Skrzydlata POLSKA

NR 18 (304) • 30.IV.57 • ROK XIII • CENA 1.50 zł



W DNIU
1 MAJA
gościmy
na swych łamach
czasopisma:
„OGONIOK"
„ZA RODINATA"
„AEROSVET"
„SVET V OBRAZECH"

Na zdjęciu: Zofia Abłamowicz, stewardessa PLL „Lot".

NIECH ŻYJE 1 MAJA DZIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ SOLIDARNOŚCI LUDZI PRACY, DZIEŃ BRATERSTWA ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW

TUPOLEW OTRZYMAŁ NAGRODĘ LENINOWSKĄ



Komitet do spraw Nagród Leninowskich przyznał ostatnio nagrody za rok 1957. W dziedzinie nauki i techniki otrzymało je 17 naukowców, a wśród nich znany konstruktor, m. in. samolotu odrzutowego „Tu-104", A. N. Tupolew.

„Convairy" od Sabeny?

Dyrektor PLL „Lot" inż. Skala udzielił wywiadu przedstawicielowi PAP, w którym przedstawił pokrótce perspektywy rozwojowe tego przedsiębiorstwa. Z wywiadu wynika m. in., że „Lot" prowadzi obecnie pertraktacje z „Sabeną" na temat zakupu 40-miejscowych samolotów typu „Convair".

Samoloty „Pszczoła" i śmigłowce Ka-18 w służbie rolnictwa ZSRR

Podczas niedawno odbytej w Moskwie konferencji technicznej poświęconej sprawom lotnictwa gospodarczego, referat programowy wygłosił naczelnik Zarządu Lotnictwa Służby Specjalnej i Fotogrametrii — Czułkow.

Plan szóstej pięciolatki przewiduje m. in. szerokie wprowadzenie specjalnych samolotów do prac lotniczo-chemicznych „Pszczoła" i śmigłowców Ka-18, przy czym prace te w 1960 roku obejmą swym zasięgiem 26,5 miliona ha. Dla porównania — w 1956 r. dokonano prac na obszarze 11,078 milionów ha.

Nowy radziecki śmigłowiec ultralekki

W Moskwie przechodzi próby w locie mały śmigłowiec z napędem odrzutowym „Zagospodarowanie odłogów" o udźwigu około 200 kG, przeznaczony do prac gospodarczych.

MJR SKALSKI „PATRONEM" DRUŻYNY HARCERSKIEJ W JELENIEJ GÓRZE

Harcerze 19 drużyny ZHP przy szkole nr 7 w Jeleniej Górze, interesujący się szczególnie lotnictwem, jednomyślnie postanowili, aby „patronem" ich drużyny został jeden z czołowych lotników myśliwskich z okresu ostatniej wojny — mjr Skalski.

Wysłali oni do mjr. Skalskiego list, w którym piszą m. in.: „Wielu spośród nas kocha sport lotniczy i pragnie udać się w Twoje ślady. Odrodzone harcerstwo polskie kontynuować będzie bohaterskie tradycje polskich pilotów i wszystkich żołnierzy, którzy walczyli o wolność naszej Ojczyzny".

Aeroklub Mielec zawiadamia

że zawody modeli latających na uwięzi odbędą się w dniach 4—5 maja br. Zgłoszenia przyjmowane są w dalszym ciągu bez ograniczeń.

REKORD SPRAWNOŚCI

Seryjny silnik modelarski „Jaskółka" produkcji WSK-Mielec (konstruktor silnika Stanisław Górski) wykazał rzadko spotykaną długotrwałość pracy. Zapuszczony w dniu 16 marca (w obecności przedstawicieli naszej redakcji) pracował bez zatrzymania przez 86 i pół godziny. Średnie zużycie paliwa 0,8 l/h.

Warto zaznaczyć, że silnik nie był specjalnie przygotowany, a wzięty bezpośrednio z warsztatu. Bliższe szczegóły o silnikach WSK-Mielec podamy w następnych numerach.

(l)

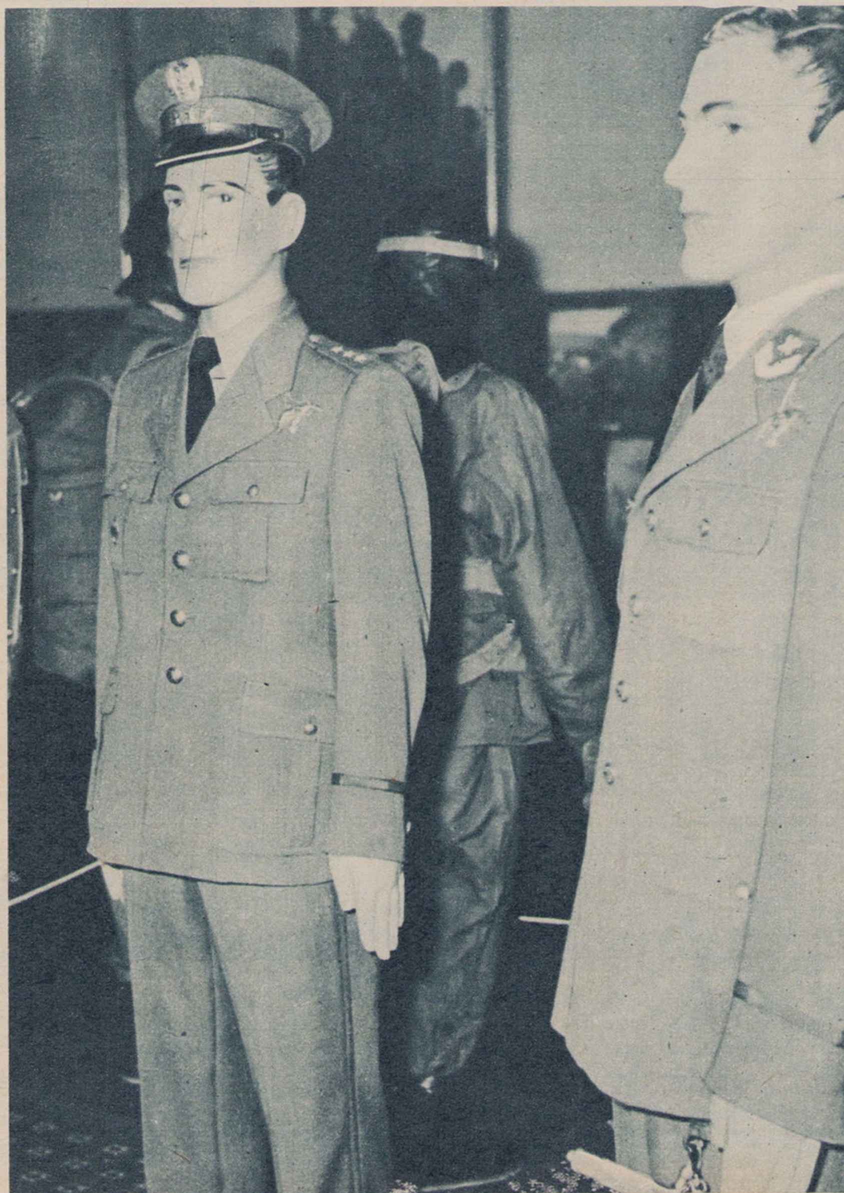
Pokazy lotnicze

organizuje Aeroklub Poznański w czasie trwania XXVI Międzynarodowych Targów Poznańskich. W związku z tym aeroklub prosi polskie wytwórnie sprzętu lotniczego o wzięcie czynnego udziału w pokazach, mających na celu zapropagowanie naszego sprzętu lotniczego wobec zagranicy. Wszelkich informacji udziela Aeroklub Poznański — Poznań, ul. Niezłomnych 1, tel. 5-18-65.

JAKIE BĘDĄ NOWE MUNDURY

W Muzeum Wojska Polskiego czynna jest wystawa projektów nowych mundurów wojskowych, które poddane zostały pod publiczną dyskusję. Na zdjęciu, od lewej — projekt lotniczego munduru wyjściowego i galowego w kolorze stalowym. Obszerny fotoreportaż z wystawy zamieścimy w następnym numerze.

Foto: B. Koszewski



Trasę Warszawa-Kopenhaga obsługują samoloty SAS



Dnia 18 kwietnia br. wylądował na lotnisku Okęcie pierwszy samolot Skandynawskich Linii Lotniczych SAS, inaugurując stałą komunikację lotniczą pomiędzy Warszawą a Kopenhagą oraz Tokio, Nowym Jorkiem lub Los Angeles. Na zdjęciu: W chwilę po wylądowaniu na Okęciu pokład „Convair'a" opuszcza załoga samolotu. Foto: CAF

O komunikacji lotniczej ZSRR słów kilka

Sieć linii powietrznych łączących Związek Radziecki z krajami Europy i Azji powiększa się wydatnie w ostatnich latach. Obecnie czynnych jest 16 pasażerskich linii międzynarodowych, wiodących z ZSRR w różne strony świata.

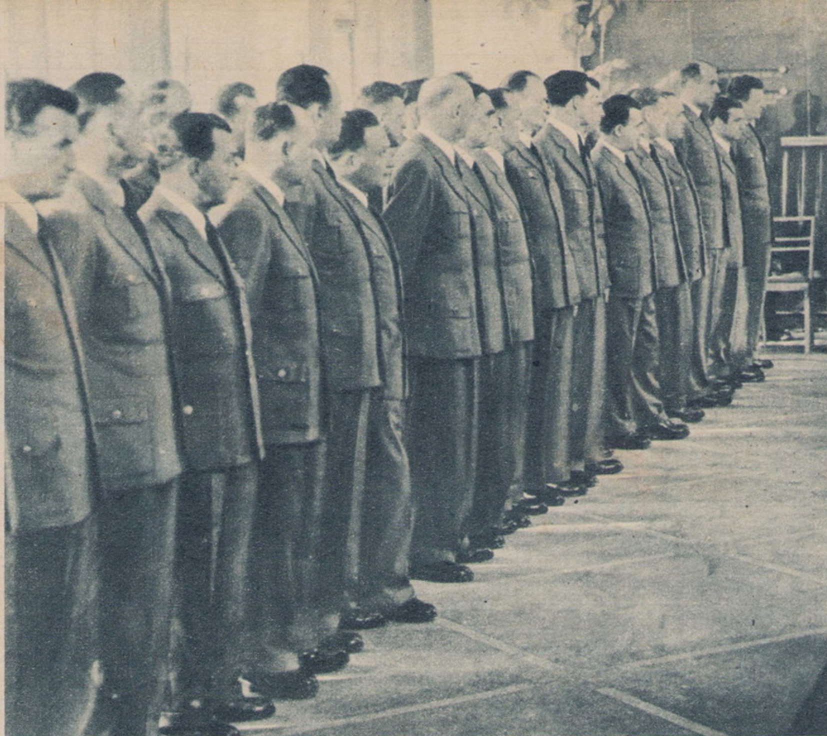
Ostatnio kierownictwo radzieckiego lotnictwa cywilnego przy Radzie Ministrów ZSRR zatwierdziło letni rozkład lotów (wszedł w życie 14 kwietnia br.). Nowy rozkład charakteryzuje się zwiększoną ilością połączeń na liniach międzynarodowych. I tak np. do tej pory samoloty odrzutowe Tu-104 latały z Moskwy do Pragi trzy razy w tygodniu, a obecnie latać będą codziennie. Czas przelotu na tej trasie samolotem Tu-104 wynosi 2 godziny 45 minut.

Na linii Moskwa—Pekin oprócz dwóch tygodniowo połączeń samolotem Ił-14, doszło dodatkowe połączenie odrzutowym Tu-104. Wzrosła również ilość lotów na linii Moskwa—Berlin. Obecnie codziennie startują do Berlina trzy samoloty Ił-14.

Przewidziany jest dalszy rozwój połączeń na liniach już istniejących i uruchomienie nowych linii zagranicznych. (z)

Foto: B. KOSZEWSKI

55 X MILION



RADOSNY był dzień 14 kwietnia br. w porcie lotniczym na Okęciu. W dniu tym wręczono honorowe odznaki pilotom, którzy w latach powojennych przebyli w powietrzu ponad milion kilometrów. Długa lista odznaczonych zawierała pięćdziesiąt pięć nazwisk. Dekoracji dokonał minister Komunikacji — R. Strzelecki. Po części oficjalnej odbyła się tradycyjna lampka wina, a później wspomnienia, rozmowy i nieodłączne w takich przypadkach bruderszafty...

Jubilaci, wśród których byli także multimilionerzy, różnie rozpoczynali swą służbę w powietrzu. Jedni w wojsku, drudzy na frontach, a inni na szybowiskach. Pierwsze wzloty niektórych z nich sięgają roku 1919, wzloty innych nastąpiły... lat później. Obok 58-letniego pilota tytuły „milionerów" otrzymali tacy, którzy skończyli zaledwie 26 lat Nie ma jednak wśród nich starych. Są zawsze młodzi i silni. Życzymy im zatem jeszcze długich lat młodości i siły do pracy nad rozwojem polskich skrzydeł.

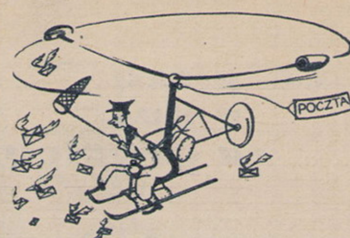
Star.



U góry: „Powietrzni milionerzy" przed wręczeniem honorowych odznak. Powyżej: Minister Komunikacji — R. Strzelecki wręcza odznakę „1 000 000 km" kpt. statku — M. Grabowskiemu. Niżej: Kpt. Klemens Długaszewski (z prawej — przeleciał dotychczas 3 mln 800 tys. km!) i dyr. Marian Grabowski postanowili wypić „na ty". Niżej z prawej: „Andrzejku, tylko równo przykręć" — mówi p. Zofia Abłamowicz do swego męża, jedyna kobieta-milioner wśród personelu latającego „Lotu".







DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

W SPRAWIE „KSIĘGI KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW"

Leży przede mną „Księga ku czci poległych lotników", wydana w 1933 r. Jest to skondensowana historia polskiego lotnictwa od pierwszych jego chwil do wydania książki. Oprócz historii zawiera ona życiorysy i częściowo fotografie ponad czterystu lotników, którzy swe przywiązanie do pięknego zawodu lotniczego okupili najwyższą ceną na jaką stać człowieka.

Szata graficzna oraz ujęcie treści jest — moim zdaniem — bez zarzutu i świadczy o niemałym wysiłku jaki włożył komitet, zanim dał społeczeństwu tę piękną historię, a zarazem pamiątkę i dowód czci dla poległych. Wydanie dalszych tomów wspomnianej księgi zniweczył okres wojny.

Obecnie należałoby pomyśleć nad wydaniem dalszych tomów „Księgi ku czci poległych lotników". Myślę, że w tej sprawie zabiorą głos lotnicy wojskowi i cywilni, pracownicy „Lotu", członkowie aeroklubów, sympatycy lotnictwa oraz rodziny poległych. Sądzę, że głosy te znajdą oddźwięk w Komisji Historycznej APRL, która powoła w tym celu specjalny komitet.

Zdaję sobie sprawę z trudności jakie trzeba będzie pokonać przy zbieraniu materiałów o poległych lotnikach, zwłaszcza w latach 1933—1939, lecz — moim zdaniem — nawet największy trud nie może stać się przeszkodą dla zrealizowania tego pięknego dzieła.

ADAM POPIEL
Gliwice

Popieramy tę ze wszech miar słuszną inicjatywę i apel o podjęcie tak poważnej pracy kierujemy do Lotniczej Komisji Historycznej APRL.

POMÓŻCIE ZALISZOWI LATAĆ

W roku 1938 przeszedłem przeszkolenie pilota silnikowego w Świdniku k/Lublina, a w 1938/39 r. odbywałem służbę wojskową, w tym od 3 stycznia 1939 r. w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadkowie k/Radomia.

Z przeszkolenia w 1938 r. miałem licencję, która została mi zabrana w czasie weryfikacji w 1948 r, a z okresu służby wojskowej nie miałem żadnych dokumentów, gdyż wybuch wojny zastał mnie w wojsku i dokumenty zginęły.

Od dnia 2.XII.56 r. jestem członkiem Aeroklubu Białostockiego i brak dokumentów uniemożliwia mi rozpoczęcie treningów, wobec braku dokumentów stwierdzających ilość wylatanych przeze mnie dotychczas godzin.

Brak dokumentów można byłoby zastąpić zeznaniami świadków-kolegów, instruktorów lub dowódców z wojska. Obecnie jestem w posiadaniu adresu tylko jednego kolegi z przeszkolenia w 1938 r, a zeznania jednej osoby są niewystarczające.

Przypuszczając, że wszyscy z pozostałych przy życiu po zawierusze wojennej czytają nasz tygodnik lotniczy, mam nadzieję znaleźć ich przy pomocy „Skrzydlatej".

W związku z powyższym zwracam się z prośbą do Pana Redaktora o poruszenie mojej sprawy na łamach „Skrzydlatej", a być może w ten sposób zdobędę kilku niezbędnych świadków.

Jestem przekonany, że Koledzy ze szkolenia i służby wojskowej lub instruktorzy czy dowódcy, którzy przeczytają o moich kłopotach, skontaktują się ze mną listownie i umożliwią udokumentowanie ilości wylatanych godzin.

TADEUSZ ZALISZ
Białystok
ul. Parkowa 18 m 10

Spełniamy prośbę i prosimy o informacje czy list w „Skrzydlatej" odniósł upragniony skutek. Zainteresowanych prosimy o skomunikowanie się z wyżej podpisanym. Apelujemy: Pomóżcie Zaliszowi latać!

Co piszą o nas za granicą



Miesięcznik
AUSTRIA

Nr 3 (marzec) 1957 r. W obszernym artykule pt. „NH-1 — Kolibrie w produkcji seryjnej" autor — Hugo Hoffman pisząc, iż zakłady Zestienhoven koło Rotterdamu (Holandia) rozpoczęły seryjną budowę małych śmigłowców „Kolibrie", sugeruje, że ten nowy bardzo udany typ śmigłowca mógłby być z korzyścią dla nabywcy zamówiony m. in. przez Polskę. Napęd śmigłowca — odrzutowy, udźwig — dwukrotnie przewyższający ciężar własny. (z)



Tygodnik
WIELKA BRYTANIA

Nr 2376 (z 15.III.57 r.). W dziale zatytułowanym „Nowości z dziedziny samolotów, silników i pocisków" zamieszczono informację pt. „Polskie lotnictwo sanitarne". Autor informacji podaje, że w ciągu roku 1956 samoloty polskiego lotnictwa sanitarnego wylatały ogółem 6 000 godzin i przewiozły 2 594 chorych, a następnie charakteryzuje używany u nas sprzęt — przerobione specjalnie samoloty Po-2 (CSS-13). Podkreślając, że lotnictwo sanitarne zorganizowane jest w Polsce w skali ogólnokrajowej i każda stacja obsługuje swój rejon, autor przypomina, iż wielu dzisiejszych pilotów sanitarnych służyło w czasie wojny w lotnictwie polskim na terenie Wielkiej Brytanii. Zdaniem autora — w roku 1958 dotychczas używane samoloty sanitarne będą zastąpione śmigłowcami SM-1. (Z)

50 MODERNE SEGELFLUGZEUGE NRF

Wydawnictwo Lotnicze Walter Zuerl w Monachium wydało w 1956 roku przegląd 50 nowoczesnych konstrukcji szybowcowych. Książeczka ta, w formacie kieszonkowym, **zawiera** 26 typów szybowców niemieckich, po cztery włoskie i francuskie, po trzy angielskie, jugosłowiańskie i **polskie (Jaskółka, Bocian i Mucha - 100)**, dwa amerykańskie i po jednym szybowcu Finlandii, Austrii, Szwajcarii, Czechosłowacji i ZSRR. Przegląd ten zawiera zdjęcie szybowca wraz z jego danymi technicznymi. Oprócz tego podano jeszcze rysunki i krótkie dane techniczne 23 innych szybowców z dawnych lat. (k)



DER FLIEGER
Dwutygodnik
NRF (Monachium)

Nr 7 (1.IV.1957 r.). W dziale listów i odpowiedzi jeden z czytelników tego czasopisma z Barcelony (Hiszpania) zapytuje, gdzie leży miejscowość Leszno, w której odbędą się VII Szybowcowe Mistrzostwa Świata w 1958 r. W odpowiedzi redakcja w krótki, zwięzły sposób informuje o położeniu Leszna, o tym, że jest to centrum polskiego szybownictwa i że w 1954 roku odbyły się tam Międzynarodowe Zawody Szybowcowe państw wschodnich z udziałem 2 Anglików i 1 Francuza (?), którzy wzięli w nich udział w charakterze gości, a których zwycięzca został Edward Makula przed jednym Węgrem. Redakcja podkreśla, że Leszno ma posiadać jedne z najlepszych warunków termicznych w Europie. **(k)**

CHIŃCZYCY PRODUKUJĄ POLSKIE SZYBOWCE

KORESPONDENCJA WŁASNA

Ogólny widok zakładów szybowcowych w Czan Tia-kou. Zdjęcie wykonane przez inż. Pawlickiego z szybowca „Bocian", pilotowanego przez Jerzego Derkowskiego.

Czan Tia-kou stało się kolebką chińskiego sportu lotniczego. Tu w roku 1955 utworzono pierwszą szkołę szybowcową, w której polscy instruktorzy szkolili chińskich szybowników, a w rok później również polska ekipa techniczna przystąpiła do organizacji warsztatów szybowcowych. W miarę rozrastania się warsztatów zaistniała konieczność przeniesienia szkoły do innej miejscowości, co też uczyniono jesienią 1956 r. i obecnie mieści się ona w An-Jan, na południu Chin. Na nowe lotnisko przebazowali wraz ze szkołą nasi instruktorzy. Grupa techniczna natomiast pozostała w Czan Tia-kou, pracując dalej nad rozwojem warsztatów, produkcją szybowców oraz szkoleniem chińskiej kadry technicznej.

Przed ośmioma miesiącami pierwsze zakłady szybowcowe w ChRL przystąpiły, pod naszym kierownictwem, do normalnej produkcji. W okresie tym, oprócz kompletnego oprzyrządowania do wielkoseryjnej produkcji, wykonano dużą serię szybowców „ABC", małą serię szybowców „Salamandra", szereg skrzyń do transportu szybowców, chwiejnice, wózki startowe oraz wiele remontów wszystkich typów szybowców. Wyszkoliliśmy także dużą grupę mechaników, zdolnych do obsługi sprzętu w aeroklubach ChRL, nie mówiąc już o personelu warsztatowym, który musieliśmy uczyć od kreślarza i technika poprzez wszystkie szczeble produkcji, aż do oblatywacza.

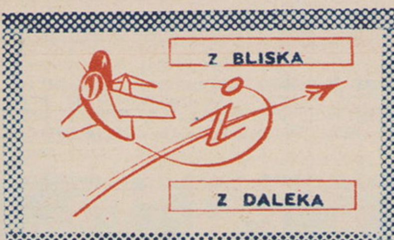
Dziś pierwszą część naszego zadania — stworzenie produkcji szybowców w ChRL — mamy poza sobą. Zakłady zdolne są już do samodzielnej pracy bez naszej pomocy. Obecnie więc wyjeżdżamy do miejscowości Szen-Jan (Mukden), gdzie czeka nas usamodzielnienie dużego warsztatu w wielkoseryjnej produkcji szybowców „Mucha-100" i „Bocian" oraz wykonanie prototypu wyciągarki. Zadanie to jest niełatwe, zwłaszcza, że termin jego wykonania jest krótki, a poza tym zmniejsza się skład osobowy naszej grupy, bowiem niektórzy z nas wracają wkrótce do kraju. Jesteśmy jednak przekonani, że i tę pracę wykonamy dobrze, podobnie jak w Czan Tia-kou, za co od chińskich kolegów dostaliśmy serdeczne podziękowanie.

Obecnie, przed wyjazdem na nową placówkę, grupa naszych warsztatowców spędzi urlop (cały kwiecień) w Pekinie. Wyszkoleniowcy natomiast myślą już o powrocie do Polski. Jako pierwsi wracają do kraju: kierownik grupy wyszkoleniowej ppłk Krzysztof Donigiewicz oraz z grupy warsztatowej inż. Zygmunt Dziedzic.

Spośród instruktorów jedynie Jerzy Derkowski pozostaje jeszcze na trzy miesiące w Chinach. Prowadzi on bowiem w An-Jan szkolenie w szybowcowym pilotażu wyczynowym.

Inż. STANISŁAW PAWLICKI

Czan Tia-kou, 28 marca 1957 r.



Zakłady Lockheed w USA budują mały 10-osobowy samolot z napędem turboodrzutowym, przeznaczony do sprzedaży większym przedsiębiorstwom przemysłowym i handlowym.

*

Przygotowaniem do uruchomienia bezpośredniej komunikacji lotniczej między Indiami a Chinami jest — jak przypuszcza prasa angielska — wizyta w Chinach indyjskiej grupy fachowców lotniczych, którzy przystąpili do badania stanu lotnisk chińskich. Na czele grupy inżynierów indyjskich stoi K. Viswanath.

*

Z Issy-les-Moulineaux do Le Bourget kursować będą regularnie „autobusy" powietrzne — śmigłowce, przewożąc publiczność na teren wystawowy Międzynarodowego Salonu Paryskiego, jaki odbędzie się w końcu maja br.

*

Cztery samoloty produkcji holenderskiej Fokker F-27 „Friendship" zamówiły amerykańskie linie lotnicze Southwest Airways w San Francisco. Dotychczas linie te, mające charakter lokalny, eksploatowały samoloty DC-3 i Martin-202.

*

Na olbrzymiej trasie Londyn — Sydney (Australia) utrzymują komunikację pasażerską samoloty towarzystw BOAC (brytyjskie linie zamorskie) i Qantas. BOAC używają samolotów turbośmigłowych Bristol „Britannia", które tygodniowo wykonują trzy loty tam i z powrotem, a Qantas — posługują się samolotami Lockheed „Super Constellation", wykonującymi pięć lotów na tydzień.

*

Dwunastu pilotów jugosłowiańskich i dwunastu mechaników udało się do ZSRR, w celu przeszkolenia na samolotach Ił-14, które Jugosłowia zakupiła do służby na swych liniach komunikacyjnych.

*

Rząd belgijski zwrócił się z prośbą do władz lotnictwa wojskowego Anglii i USA, aby piloci samolotów odrzutowych przelatujący nad terytorium Belgii, nie korzystali z możliwości osiągania prędkości ponaddźwiękowej, gdyż fale uderzeniowe powstające wówczas powodują wielkie szkody w budynkach, szczególnie w oszkleniu szpitali i fabryk.

*

Rekordową wysokość dla rakiet jednostopniowych — 290 km — osiągnęła amerykańska rakieta-sonda „Aerobee", startując z poligonu w Nowym Meksyku (USA). Rakieta uniosła instrumenty pomiarowe o ciężarze 67,5 kG.

*

28 oficerów lotnictwa Iranu wyjechało do USA na okres 3—6 miesięcy, w celu przeszkolenia na nowoczesnym sprzęcie.

*

Na liniach zagranicznych NRF kursować będą od roku 1959 samoloty komunikacyjne najnowszej produkcji zakładów Boenig — odrzutowe Boenig 707. Jak wiadomo, samolot ten już od dwóch i pół lat wykonuje loty próbne. Długi i bezawaryjny okres wszechstronnych prób, jakim podlega typ 707 skłonił władze Lufthansy do wyboru tego, a nie innego samolotu, do służby na dalekich trasach transoceanicznych.

*

Turbośmigłowy samolot pasażerski Bristol „Britannia" przeleciał trasę długości 6 000 km ze Szkocji do Winnipeg (Kanada) w ciągu 11 godzin 11 minut.

*

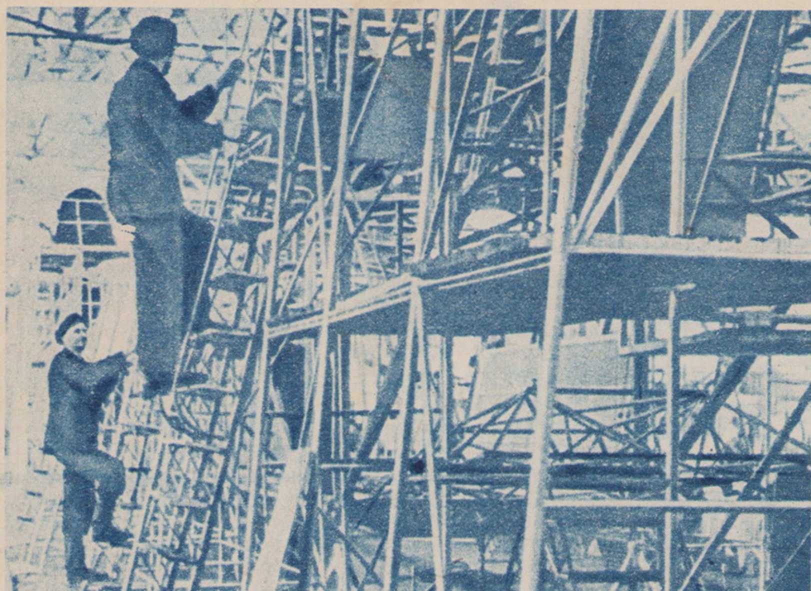
Nowy silnik odrzutowy „Gyron-2" dla samolotów latających na wysokości 16—17 km z prędkością od 1 600 do 3 200 km/h zbudowały zakłady De Havilland Engine. Na hamowni silnik wykazał ciąg 5 000 kG bez dopalania i ponad 6 000 kG z dopalaniem.

*

751 000 ludzi pracuje w przemyśle lotniczym USA. Z liczby tej 146 000 ludzi pracuje w fabrykach silników i części do nich.

ОГОНЁК

Jak 24 I JEGO HISTORIA



Tu zaczyna się montaż śmigłowców „Jak-24".

NAJWIĘKSZY na świecie rekordowy śmigłowiec dwusilnikowy Jak-24, pokazany po raz pierwszy w Dniu Lotnictwa ZSRR w 1955 r., a następnie w 1956 r. — jest do dziś przedmiotem zainteresowań specjalistów zagranicznych.

Jakie są dalsze losy śmigłowców Jak-24? Oto co mówi o nim główny konstruktor Aleksander Jakowlew:

— Nasze biuro konstruktorskie na przestrzeni 30 lat swego istnienia zajmowało się tworzeniem szybkich samolotów o różnym przeznaczeniu i maszyn szkolno-treningowych. Dlatego wielu zdziwiła wiadomość, że ogromny śmigłowiec „latający wagon" został opracowany przez nasz zespół. Jakoś trudno było pojąć, że to samo biuro konstruktorskie może tworzyć krańcowo różne maszyny: jedne — latające z prędkością naddźwiękową i drugie — zdolne do zawisania w powietrzu. A jednak jest faktem, że „latający wagon" został zaprojektowany, zbudowany i wypróbowany w naszym biurze konstruktorskim.

Historia powstania tego śmigłowca jest trochę niezwykła. Latem 1952 roku rząd radziecki postawił przed grupą konstruktorów: A. Tupolewem, S. Iliuszynem, mną oraz „śmigłowcowcami" — M. Milem i N. Kamowem zadanie zbudowania dużego śmigłowca i to w bardzo krótkim terminie. Nie ma potrzeby szczegółowego opowiadania o przebiegu oceny projektów, lecz konferencja zakończyła się tym, że budowę ogromnej maszyny powierzono naszemu biuru. Na projekt, badania, budowę i próby dano nam 1 rok czasu. Nie można go było tracić i wraz z moimi współpracownikami N. Skrzyńskim, I. Erlichem, P. Samsonowem, L. Szechterem i innymi energicznie przystąpiliśmy do pracy. Każdy z nas oczywiście znał historię śmigłowca, począwszy od czasów Leonardo da Vinci i M. Łomonosowa poprzez B. Juriewa, A. Czeremuchina i innych.

Najpoważniejszych w ZSRR prac w dziedzinie śmigłowców dokonał zespół konstruktorski kierowany przez M. Mila, którego maszyny znalazły szerokie zastosowanie w gospodarce narodowej kraju.

A co się działo za granicą?

W latach 1930—40 z uporem pracowali nad stworzeniem śmigłowców: w USA — znany konstruktor Igor Sikorski oraz Frank Piasecki, w Anglii — zakłady Bristol. Pierwszym, który odniósł największe sukcesy, był Sikorski. Jego niewielkie śmigłowce jednowirnikowe brały udział w II Wojnie Światowej oraz wojnie w Korei.

Z powodzeniem pracował też nad dwuwirnikowymi śmigłowcami średniej wielkości F. Piasecki.

Gorzej poszło Anglikom. Zakłady Bristol długo i uciążliwie dopracowywały swoje konstrukcje, a w końcu zostały zmuszone do zakupu w USA licencji na śmigłowce Sikorskiego. Wszystkie znane na początku lat pięćdziesiątych śmigłowce amerykańskie i angielskie miały niewielki udźwig, około 1 tony.

Szeroko rozreklamowany dwusilnikowy śmigłowiec Piaseckiego YH-16 o udźwigu 2—3 ton rozleciał się w 21 locie od drgań, przy czym cała pięcioosobowa załoga zginęła. Najpoważniejszą i najtrudniejszą do wyleczenia chorobą śmigłowca są drgania. Przez wiele lat walczył Piasecki z drganiami YH-16, ale bez rezultatu; niemało czasu stracili specjaliści angielscy nad usunięciem drgań w śmigłowcu Bristol-173. Jednak trudności te nie powstrzymały uczonych i konstruktorów i dziś w wyniku upartej pracy śmigłowce na Zachodzie stały się pewnym środkiem transportu powietrznego.

Znaliśmy historię... W tym czasie mając za sobą zaledwie doświadczenia w budowie kilku niewielkich śmigłowców doświadczalnych rozumieliśmy, że postawione przed nami zadanie jest bardzo trudne.

Projekt ogromnego śmigłowca zajął nam stosunkowo niewiele czasu. Następnie zaczęliśmy budowę od razu 4 prototypów: pierwszy dla statycznych prób wytrzymałościowych, drugi — dla sprawdzenia wytrzymałości dynamicznej oraz żywotności przy pracy silników i wirników w „locie" na uwięzi, trzeci i czwarty — dla fabrycznych i państwowych prób w locie.

Od pierwszej chwili prób drugiego prototypu pojawiły się drgania. Usunie się je w jednym miejscu, to wystąpią w drugim i tak bez końca...

Wiele trudności technicznych musieliśmy pokonać podczas budowy i prób śmigłowca, ale największą przeszkodę stanowiły właśnie drgania. Jednak komplikacje, które wystąpiły podczas prób na uwięzi, były niczym w porównaniu z tym, co nas czekało dalej.

Kupa odłamków, powykrzywiane łopaty, przepalony metal — to wszystko, co zostało z drugiego prototypu, gdy rozleciał się w 187 godzin pracy wskutek zmęczenia materiałowego jednego z węzłów konstrukcyjnych. Na szczęście nikt nie ucierpiał, a przyczyna awarii została wnet wykryta.

— Nie upadajmy na duchu — rzekłem do współpracowników — znamy już przyczynę powstawania drgań, wiemy dlaczego nastąpiła awaria. Znajdziemy sposób i w przyszłości już się to więcej nie powtórzy. Wszystkie siły rzuciliśmy do walki z fatalnymi drganiami. Przez 5 miesięcy trwały usilne badania i obliczenia, dokonywano dziesiątków lotów doświadczalnych — wszystko na nic.

W odróżnieniu od takich uczonych jak I. Ananiew, L. Wildgrube, B. Żerebcow, A. Makarewski, którzy nie opuścili rąk, trudząc się wraz z nami nad „leczeniem" śmigłowca, znaleźli się i udowaniający, że „inaczej być nie może". Twierdzili oni, że drgania to jedna z właściwości naszego śmigłowca i dodawali: „Jak byście nie leczyli i tak nic z tego nie wyjdzie. Amerykanie nie mogli się pozbyć drgań w YH-16, Anglicy nic nie mogą zrobić w Bristol-173, a wy co, najmądrzejsi? Nie traćcie na próżno czasu".

A myśmy go nie tracili. Zespół nasz z uporem przeprowadzał badania i wreszcie po pokonaniu serii przeszkód śmigłowiec Jak-24 został dopuszczony do prób państwowych, które przebył pomyślnie.

Smutki i wzruszenia mamy teraz poza sobą. Konstruktorzy I. Erlich, P. Brylin, piloci doświadczalni S. Browcew, J. Miliuticzew, P. Szyszow i wielu innych twórców nowej maszyny zrobili wszystko, by śmigłowiec żył, latał, służył gospodarce narodowej. Twórcze innowacje konstruktorów I. Erlicha i P. Brylina, rzeczowe rady pilotów doświadczalnych S. Browcewa i J. Miliuticzewa pozwoliły szybko usunąć niedopracowania prototypu i przekazać Jak-24 do produkcji seryjnej.

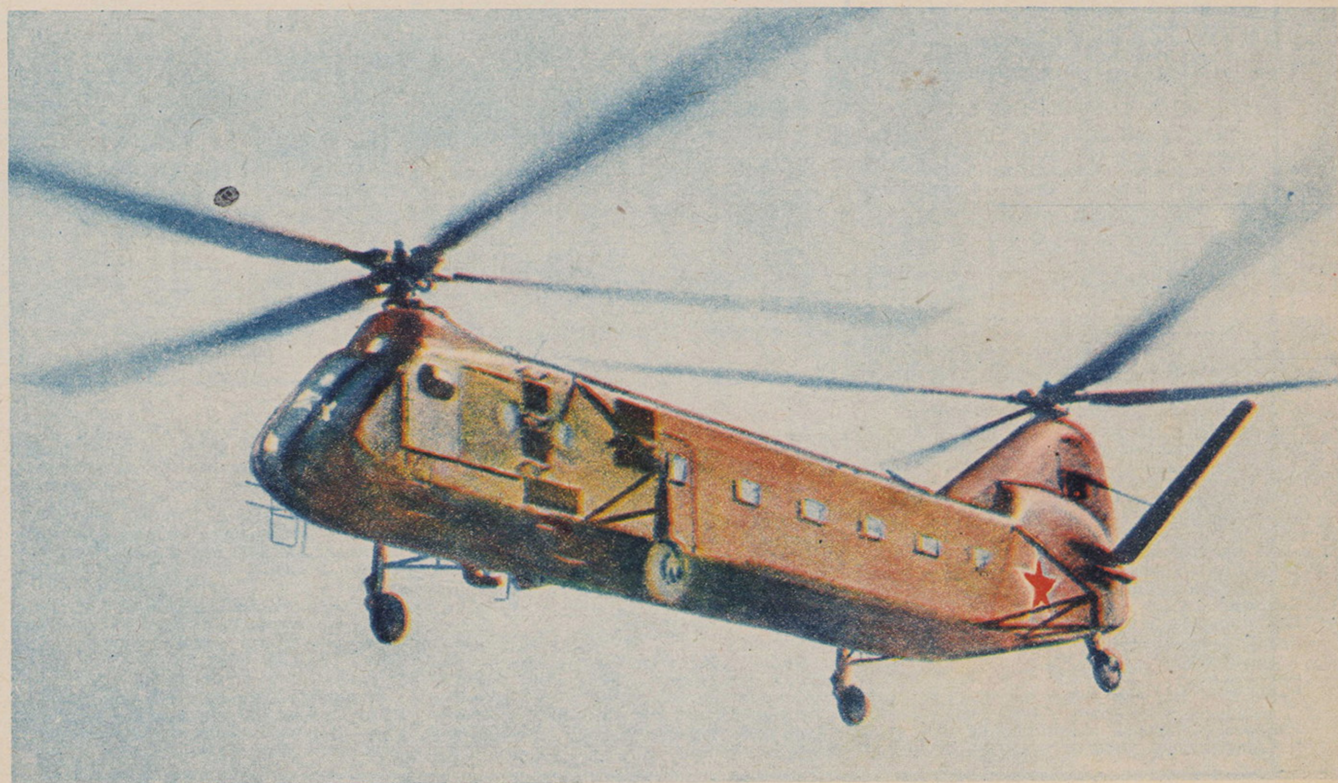
☆

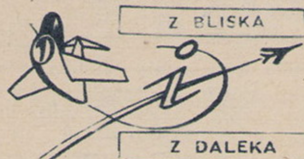
Dziś w biurze konstruktorskim rodzą się nowe, jeszcze potężniejsze śmigłowce.



Pilot-oblatywacz J. Miliuticzew i mechanik pokładowy A. Samsonow przed startem.

Śmigłowiec „Jak-24" w locie.





Afganistan planuje wielką rozbudowę swego lotnictwa cywilnego. Projekt obejmuje budowę kosztem 1 800 000 dolarów nowoczesnego wielkiego portu lotniczego w Kandahar, posiadającego drogę startową długości ponad 3,5 km i rozbudowę sześciu innych portów (za sumę 2 200 000 dol.), wyposażonych w najnowocześniejszą aparaturę umożliwiającą starty i lądowania samolotów we wszystkich warunkach atmosferycznych. Dalsze wydatki: 500 000 dol. na usprawnienie administracji, 3 200 000 dol. na zakup nowych samolotów dla linii „Aryana" i unowocz›śnienie starych, 2 200 000 dol. na wyposażenie techniczne. Pomoc finansową w łącznej sumie 14 560 000 dolarów Afganistan otrzyma od USA.

*

Ogółem 6 tysięcy samolotów odrzutowych F-86 „Sabre" wyprodukowały od 1 października 1947 do chwili obecnej zakłady North American w Los Angeles. Dalsza produkcja tego typu myśliwców — jak podano oficjalnie — została przerwana.

*

Japońskie zakłady lotnicze Mitsubishi rozpoczęły produkcję licencyjną amerykańskich śmigłowców Sikorski S-55 i S-58, z przeznaczeniem dla lotnictwa japońskiego.

*

Kanadyjskie zakłady „Canadair" przystąpiły do realizacji zachodnio-niemieckiego zamówienia na dostawę 225 odrzutowców F-86 „Sabre" (budowanych w Kanadzie na podstawie amerykańskiej licencji).

*

USA zamierzają rozbudowę lotniczej bazy Thule na Grenlandii. Prócz tego wzdłuż północno-zachodniego wybrzeża Grenlandii ma być zainstalowana sieć stanowisk dla startu zdalnie sterowanych pocisków rakietowych typu „Nike".

*

Największe we Włoszech zakłady lotnicze FIAT w Turynie produkują obecnie pięć typów samolotów odrzutowych dla lotnictwa wojskowego oraz cztery typy śmigłowców. Samoloty: FIAT G-82 — dwumiejscowy do szkolenia i treningu (konstrukcja włoska), FIAT G-91 — lekki myśliwiec, używany do wsparcia ogniem bezpośrednim oddziałów naziemnych (konstr. włoska, zamówiony dla sił NATO), FIAT F-86 — myśliwiec uniwersalny (konstr. amerykańska — North American Aviation, budowany z licencji), FIAT „VAMPIRE" — myśliwiec (konstr. angielska De Havilland, budowany z licencji) oraz North American F-86 D „Sabre" — budowany na zlecenie. Śmigłowce: FIAT G-46, FIAT G-49, FIAT G-59 — wszystkie do szkolenia i treningu oraz FN-333 — amfibia. Oprócz tego zakłady FIAT budują: 6 typów silników odrzutowych (1 własnej konstrukcji + 5 z licencji angielskiej i amerykańskiej), 5 typów silników tłokowych (wszystkie z licencji angielskiej i amerykańskiej) oraz 4 rodzaje śmigieł (dwu-, trzy- i czterołopatowe).

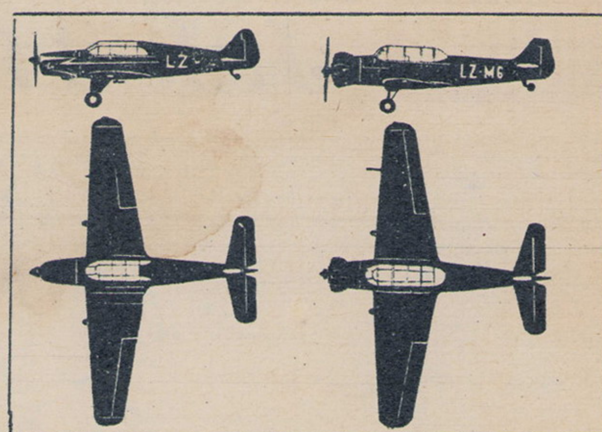
*

Dotychczas większość badań promieniowania kosmicznego dokonywano bądź w specjalnych laboratoriach położonych wysoko w górach, bądź też przy użyciu balonów-sond, wyposażonych w odpowiednią aparaturę.

Amerykańscy uczeni zaprzęgli ostatnio w służbę tego zagadnienia samoloty. Badania pierwotnego promieniowania kosmicznego, jak również magnetyzmu ziemskiego, przeprowadzono między innymi na pokładzie amerykańskiego samolotu-cysterny typu KS-07, który przebywał w powietrzu 60 dni bez lądowania. Samolot przeleciał w ciągu tego czasu 96 tysięcy kilometrów.

A. T.





Za Родината

DAR-y i ŁAZ-y

NIEWIELE wiedzieliśmy dotychczas o samolotach bułgarskich, a jeszcze mniej o ich konstruktorach. A przecież tacy istnieją. Czołowym konstruktorem lotniczym tego kraju jest 61-letni prof. inż. Cwietan Łazarow, którego działalność twórcza rozpoczęła się w 1928 roku dwupłatowcem szkolnym DAR-6. W 1938 r. pojawił się DAR-6A „Sinigiert", dwumiejscowy dwupłatowiec szkolno-treningowy dopuszczony do pełnej akrobacji, budowany seryjnie w ilości kilkudziesięciu sztuk.

Oblatany przez pilota Popganczewa w lipcu 1941 r. dwumiejscowy samolot wielocelowy DAR-10 stanowił punkt zwrotny w działalności konstruktora. Był to dolnopłat wojskowy o stałym podwoziu, opracowany w latach 1938—39, o nieprzeciętnych na owe czasy osiągach. Dalsza wersja DAR-10F z silnikiem Fiat o mocy 950 KM rozwijała prędkość 460 km/h i była przeznaczona do rozpoznania oraz bombardowania z lotu poziomego i nurkowego (1 × bomba 250 kG + 4 × 50 kG). Uzbrojenie stanowiły 2 działka 20 mm i 2 k.m. w skrzydłach oraz 2 k.m. na obrotnicy.

Pierwszą konstrukcją powojenną był dwumiejscowy samolot szkolno-sportowy ŁAZ-7 opracowany w ciągu zaledwie 40 dni na konkurs ogłoszony w 1946 r. w Jugosławii, gdzie odniósł zwycięstwo. ŁAZ-7 z silnikiem Walter Minor o mocy 160 KM miał osiągi o 20—25% wyższe niż jego konkursowy konkurent, jugosłowiański Aero-2S z tym samym silnikiem. Dane ŁAZ-7: ciężar w locie — 927 kG, prędkość max. — 240 km/h, przelotowa — 215 km/h, lądowania — 85—100 km/h, pułap — 5 250 m, zasięg — 845 km, czas lotu 3 h 56 min, czas wznoszenia na 1 000 m — 4 min 47 sek, na 4 000 m — 28 min 39 sek.

Ulepszona seryjna wersja ŁAZ-7M z radzieckim silnikiem gwiazdowym M-11FR o mocy startowej 160 KM z dwułopatowym śmigłem przestawialnym V-501 jest do dziś używana przez lotnictwo sportowe Bułgarii.

ŁAZ-8 to 4-miejscowa maszyna łącznikowa i pasażerska, dalsze rozwinięcie poprzednika. ŁAZ-11 był sanitarną wersją samolotu ŁAZ-8, lecz nie wszedł do produkcji seryjnej.

Najnowszym projektem prof. Łazarowa jest jednomiejscowy samolot treningowy ŁAZ-12 o rozpiętości 8 m z odsuniętą ku tyłowi kabiną pilota.

Samolot Dar 10 oblatany w r. 1941. U góry z lewej: Projekt śmigłowca Łaz-10 H. Z prawej: Sylwetki Łaz-7 i Łaz-7 M.



Poza tym konstruktor pracuje od 1953 r. nad śmigłowcami. Ciekawym projektem jest dwumiejscowy śmigłowiec z napędem odrzutowym (dwa silniki pulsacyjne) ŁAZ-10H, o szczególnie prostej konstrukcji. Ciężar własny — 155 kG, w locie — 420 kG, czas lotu — 1 h, prędkość max. — 120 km/h, przelotowa — 100 km/h, pułap statyczny — 1 200 m, dynamiczny 4 000 m. Łopaty wirnika są składane, tylna część kadłuba odejmowana; montaż śmigłowca trwa zaledwie 10 min.

☆

Od 1948 r. inż. Cwietan Łazarow jest profesorem Państwowej Politechniki w Sofii — wychowawcą młodego pokolenia konstruktorów lotniczych Ludowej Bułgarii.

*

W radzieckiej Kirgizji dwukrotnie powiększony został w br. obszar terenów rolnych, które podkarmiane będą sztucznymi nawozami rozsiewanymi z samolotów.

*

W Ułan-Bator (Mongolia) bawiła delegacja radzieckiego lotnictwa cywilnego dla podpisania porozumienia w sprawie komunikacji lotniczej między ZSRR i Mongolią oraz w sprawie współpracy technicznej w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

*

Do Sjamu przybył transport 13 myśliwców odrzutowych F-86 zamówionych w USA. Dalsze 13 samolotów tego typu dostarczone będzie w krótkim czasie.

*

W pobliżu jednej z baz lotniczych na Florydzie (USA) rozbił się bombowiec odrzutowy B-47. Śmierć poniosły 4 osoby.

*

W zakładach General Electric (USA) wyprodukowano doświadczalną serię elementów wyposażenia elektronicznego samolotu (lampy, kondensatory, transformatory i silniki elektryczne), zdolnych do pracy przy temperaturze do 500 stopni Celsjusza.

*

Około 100 oficerów lotnictwa Niemieckiej Republiki Federalnej odbywa przeszkolenie w USA — oświadczył oficjalnie generalny inspektor powietrznych sił zbrojnych NRF gen. Josef Kammhuber.

*

W USA skonstruowany został nowy typ śmigłowca, który pełnić będzie służbę w jednostkach amerykańskiej piechoty morskiej. Jest to śmigłowiec 12-miejscowy, zdolny do przewożenia ładunków o ciężarze 2 000 kG. Nowa maszyna zbudowana została na bazie znanego śmigłowca S-58. Silnik — Wright R-1820.

*

W katastrofach powietrznych lotnictwo wojskowe USA straciło w latach 1955—56 ogółem 1 600 samolotów. Zginęło — 1 125 ludzi.

*

W pobliżu Dickson (stan Tennessee — USA) roztrzaskał się samolot wojskowy USA. Dziewięć osób zostało zabitych, dwie odniosły ciężkie rany. Jeden z rannych, odzyskując na chwilę przytomność, oświadczył, że „samolot leciał z bazy Langley w Wirginii do Memphis (Tennessee) wiózł poważne osobistości wojskowe i tajne dokumenty".

*

200 samolotów Brazylia i 120 Argentyna — wysłały do Punta de Este (Urugwaj) na wielką wystawę i pokazy lotnicze, jakie odbyły się tam w dniach od 20 do 25 marca br. dla uczczenia brazylijskiego pioniera lotnictwa — Alberto Santos Dumont.

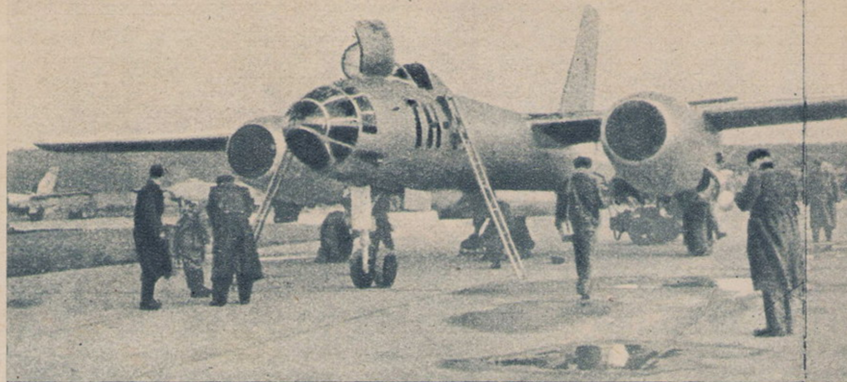
*

Premier Indii Nehru przyjął propozycję rządu radzieckiego — zamiany samolotu Ił-14 na inny tego samego typu. Na pierwszej maszynie miało miejsce przymusowe lądowanie w dniu 26 lutego br. w miejscowości Rajczur.

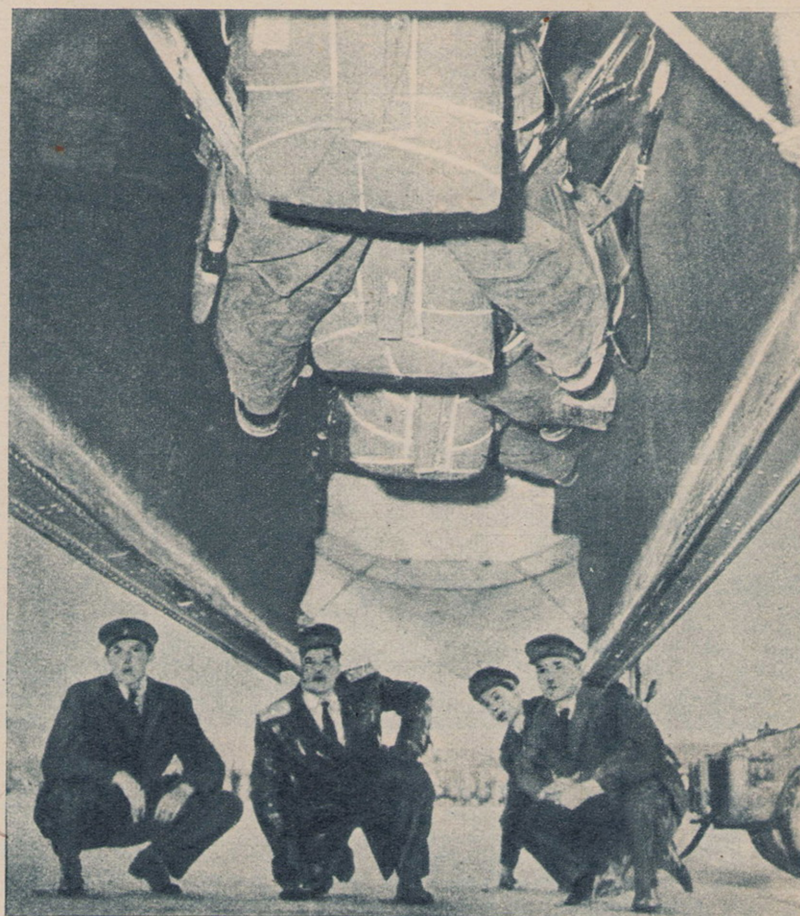


O STATNIO donieśliśmy o pięknych wyczynach trzech mistrzów sportu ĆSR — Gustava Koubka, Jaroslava Jehlicki i Zdenka Kaplana. Oni to ustanowili dwa rekordy świata długotrwałości opóźnienia. Pierwszy skok wykonali 21 marca 1957 r. z wysokości rzędu 12 700 m, otwierając spadochrony na około 600 m. Osiągnięcie to jest lepsze od wyczynu sportowców radzieckich z 18 czerwca 1955 r. o mniej więcej 1 500 m. Drugi skok wykonali w nocy z 27 na 28 marca 1957 r. z wysokości rzędu 12 500 m, otwierając spadochrony na około 700 m. I ten wyczyn jest lepszy od rekordu radzieckiego z 22 lipca 1955 r. o około 1 400 m. Na zdjęciu poniżej — Trzej skoczkowie na chwilę przed ulokowaniem się w samolocie odrzutowym.





Piękne osiągnięcia Czechosłowaków zasługują na podkreślenie choćby i z tego względu, że zostały zrealizowane przy dobrze zrozumianej współpracy wojsk lotniczych ČSR. Na zdjęciu — bombowiec odrzutowy Il-28, który umożliwił spadochroniarzom ustanowienie nowych rekordów świata.



Samolot wojskowy, który wystartował ze skoczkami na podbój stratosfery, zabrał ze sobą nie byle jaki ładunek. Tym razem w komorze bombowej podwieszono... skoczków spadochronowych, którzy następnie jednym ruchem dźwigni oddzielili się od odrzutowca.

*

Air Marshal Slemon, wysoki oficer sztabowy lotnictwa kanadyjskiego, oświadczył, że nowy samolot odrzutowy CF-105 (nazywany Avro „Arrow" — Strzała) będzie rozwijał prędkość około 2 500 km/h i osiągał pułap ponad 18 900 m.

*

W Koblencji (NRF) podpisany został w dniu 8 marca br. kontrakt między Ministerstwem Obrony NRF a przedstawicielami angielskiej firmy Bristol na dostawę 50 ciu śmigłowców „Sycamore" Mk 14. Śmigłowce te będą używane przez wojska lądowe, flotę i lotnictwo NRF dla celów rozpoznania, transportu i w służbie sanitarnej. Personel niemiecki będzie przeszkolony w Anglii.

*

Władze miejskie Amsterdamu uchwaliły kredyt w sumie 6 milionów florenów na budowę nowej drogi startowej długości 3 300 metrów na lotnisku Shiphol. Budowa będzie zakończona do r. 1960, tj. do czasu wejścia do służby na liniach KLM samolotów odrzutowych DC-8.

*

Zachodnio-niemiecka Lufthansa uruchomiła niedawno nową pasażerską linię lotniczą Hamburg — Damaszek (Syria).

*

Zakłady Douglas w USA budują nowy typ wojskowego samolotu transportowego C 132, który będzie mógł unieść ładunek o ciężarze 90 ton. Napęd stanowią 4 silniki turbośmigłowe o mocy 15 000 KM każdy. Z ciężarem 45 ton samolot C-132 rozwinie prędkość podróżną ponad 700 km/h, mając zasięg 5 600 km.

AEROSVET

WSPÓŁPRACA ORGANIZACJI LOTNICZYCH WĘGIER I JUGOSŁAWII

W dniach 9—11 marca br. bawiła w Jugosławii jako gość Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VSJ) delegacja Węgierskiego Związku Lotniczego w składzie: Rudolf Ronai — przewodniczący WZL i pełnomocnik władz państwowych Węgier dla lotnictwa, Imre Farkas — kierownik wydziału lotniczego Związku, Lajos Legenjei — kierownik wydziału szybowcowego Związku i Reze Bek — kierownik wydziału modelarskiego.

Rozmowy pomiędzy przedstawicielami obu organizacji lotniczych wskazały na korzyści wzajemnej współpracy, szczególnie na odcinku szybownictwa. Postanowiono m. in. wymienić delegacje lotnicze Węgier i Jugosławii, które zapoznałyby się z problemami organizacyjnymi, technicznymi i ekonomicznymi obu Związków.

Największą współpracę nawiązano w dziedzinie szybownictwa. Ustalono m. in. zasady regulowania przelotów z możliwością przekroczenia granicy węgiersko-jugosłowiańskiej, w czym najbardziej zainteresowani są Węgrzy. Postanowiono też wymienić po jednym szybowniku na mistrzostwach szybowcowych w obu krajach.

W czasie rozmów w Belgradzie przedstawiciele obu Związków ustalili także zasady wzajemnej wymiany modelarzy, instruktorów, materiałów propagandowych i literatury lotniczej.

W czasie pobytu w Jugosławii delegacja węgierska zwiedziła centrum lotnicze VSJ we Vrsac i aeroklub w Belgradzie. **(k)**

REKORDY, REKORDY REKORDY



Julia Iliewa (Bułgaria).

W jednym z następnych numerów zamieścimy zestawienie rekordów spadochronowych w kategorii skoków grupowych.

MIMO dużej aktywności w roku ubiegłym — pozostał nam już tylko jeden rekord międzynarodowy. Złożyły się na to z jednej strony nienajlepsze wyniki naszych sportowców, z drugiej ofensywa skoczków bułgarskich i czechosłowackich. Rzut oka na zeszłoroczną tabelę rekordów pozwoli stwierdzić, że spadochroniarze tych krajów nie zajmowali wówczas ani jednej pozycji rekordowej.

Od kilku lat słyszeliśmy o intensywnym i wszechstronnym szkoleniu skoczków czechosłowackich, których zaprawa fizyczna, oglądana na zdjęciach w „Kridla vlasti", przypominała nie raz szkołę komandosów. Taki system przygotowań musiał dać rezultaty. Coraz groźniejszy przeciwnik na arenie międzynarodowej dał znać o sobie również i w tabeli rekordów. Należy przypuszczać, że to dopiero początek. Co to będzie, gdy Czechosłowacy otrzymają w tym roku, zgodnie z przewidywaniami, nowe typy spadochronów, specjalne oświetlenie sygnalizacyjne do skoków nocnych, aparaturę tlenową i spadochronowe barografy?

Jeżeli chodzi o Bułgarów, a raczej o Bułgarki, bo tylko one wpisały się na listę rekordzistów — wyniki ich są również godne podziwu. W ciągu dwóch dni (3 i 4 października 1956 r.) spadochroniarze Bułgarii zdobyli 8 rekordów międzynarodowych w kategorii skoków indywidualnych i grupowych.

Trzecim krajem, z którym trzeba się liczyć w tabeli, jest Jugosławia. Wskazują na to wyniki pierwszych wyczynów zarejestrowanych przez FAI.

Nasi skoczkowie przypuścili w ubiegłym roku atak na rekordy w skokach nocnych, uzyskując cztery wyniki międzynarodowe. Niestety, pozostał z nich tylko jeden, właśnie ten jedyny w tabeli. W sumie, w konkurencji skoków nocnych i dziennych, nazwiska polskich skoczków figurowały dziesięciokrotnie w tabeli rekordów międzynarodowych, zaś przez krótki okres czasu byliśmy posiadaczami jednocześnie aż pięciu rekordów. W ciągu ostatniego roku poziom rekordów międzynarodowych podniósł się tak znacznie, że wobec rosnącego zainteresowania rekordami w wielu krajach trudno nam będzie odzyskać utraconą pozycję. Aczkolwiek w wielu przypadkach wyniki są wyśrubowane, to jednak szanse ich poprawienia istnieją.

Natomiast kilka pustych miejsc w tabeli w krajowej konkurencji skoków nocnych stwarza możliwość podniesienia przy okazji naszego stanu posiadania rekordów międzynarodowych znowu do kilku pozycji, mimo że ustanowienie nowego rekordu nie jest tak wartościowe jak pobicie istniejącego. Pewien wyjątek stanowią tu skoki wysokościowe w nocy, bowiem żaden wyczyn tego rodzaju nie figuruje jeszcze w tabeli.

Zanotowaliśmy tylko część rozmyślań nad tabelą rekordów spadochronowych. Resztę pozostawiamy naszym skoczkom, życząc im jednocześnie celnych lądowań.

TABELA REKORDÓW SPADOCHRONOWYCH W KATEGORII SKOKÓW INDYW
(aktualna na dzień 1 marca 1957 r.

Konkurencja		Skoki dzienne: krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy międzynarodowy
Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu		Jerzy Kubaczewski 5 560 m 29.5.54	**ZSRR** Jewgienij Zabojarkin 9 164 m 1.6.54	Anna Franke 4 530 m 24.5.53	**ZSRR** Lubow Mazniczenko 7 421 m 25.1.54
Długotrwałość opóźnienia otwarcia spadochronu		Waldemar Bołotowicz 3 740 m 11.5.54	**ZSRR** Aminat Sułtanowa 7 246 m 10.9.52	Antonina Chmielarczyk 3 640 m 26.9.56	**ZSRR** Aminat Sułtanowa 7 246 m 10.9.52
celność lądowania z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości:	600 m	Jerzy Kubaczewski 1,66 m 11.6.54	**CSR** Stefan Svarc 0,405 m 29.7.56	Romana Skatulska 23,55 m 12.10.55	**ZSRR** Aminat Sułtanowa 3,40 m 22.8.55
	1 000 m	Bogdan Szmidt 20,29 m 16.10.56	**JUGOSŁAWIA** Danilo Damnjanowić 1,89 m 15.6.56		**BUŁGARIA** Julia Iliewa 5,57 m 3.10.56
	1 500 m	Bogdan Szmidt 50,62 m 1.7.56	**ZSRR** Stanisław Bagiński 5,94 m 4.8.54		**BUŁGARIA** Ruska Georgiewa 6,075 m 4.10.56
celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości:	600 m	Stanisław Sójka 7,25 m 15.10.55	**ZSRR** Paweł Bannikow 4,85 m 17.7.55	Maria Wojtkowska 15,90 m 7.9.55	**ZSRR** Ałła Makarichina 22,48 m 14.8.54
	1 000 m	Jerzy Koss 9,51 m 12.10.55	**BUŁGARIA** Penka Mitiewa 3,76 m 4.10.56	Romana Skatulska 39,60 m 10.9.55	**BUŁGARIA** Penka Mitiewa 3,76 m 4.10.56
	1 500 m	Paweł Lipowczan 25,20 m 23.8.55	**CSR** Józefa Maxova 1,05 m 14.7.56		**CSR** Józefa Maxova 1,05 m 14.7.56



Stanisław Sójka (Aer. Kielecki).



Lubow Mazniczenko (ZSRR).



Bogdan Szmidt (Aer. Łódzki).



Maria Wojtkowska (Aer. Warsz.).



Danilo Damnjanovic (Jugosławia).



Józefa Maxova (CSR).

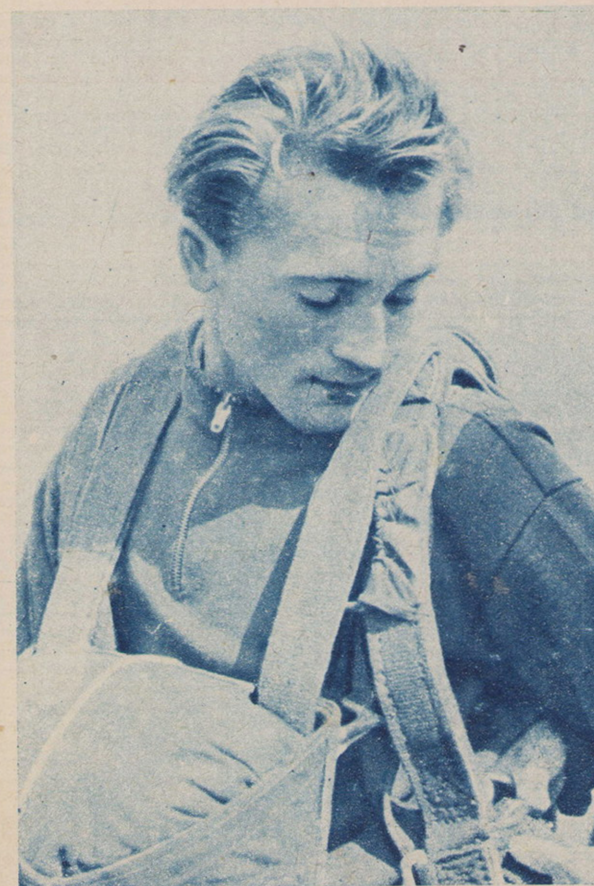


Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR).

IDUALNYCH (KLASA G — KATEGORIA I)
.)

Skoki nocne			
krajowy	międzynarodowy	kobiecy krajowy	kobiecy między-narodowy
Stefan Furmaniak 2 760 m 22.9.56	ZSRR Paweł Storczienko 9 726 m 12.9.52		ZSRR Walentyna Sieliwierstow: 8 326 m 12.9.52
Jerzy Koss 14,35 m 13.6.56	ZSRR Mikołaj Deszewoj 4,92 m 26.9.55	Maria Wojtkowska 21,34 m 21.9.56	ZSRR Nina Kurszewa 14,15 m 15.7.56
Bogdan Szmidt 16,07 m 11.7.56	ZSRR Stanisław Bagiński 16,20 m 14.9.54		ZSRR Aleksandra Kolczugina 30,35 m 28.10.56
	ZSRR Halina Błaszczuk 28,0 m 21.9.56		ZSRR Halina Błaszczuk 28,0 m 21.9.56
Paweł Lipowczan 3,70 m 19.9.56	POLSKA Paweł Lipowczan 3,70 m 19.9.56		
Stefan Zmysłowski 49,75 m 11.6.56	ZSRR Włodzimierz Zujew 10,76 m 29.8.56		
Paweł Lipowczan 31,30 m 21.9.56	CSR Miroslav Virava 19,70 m 12.7.56		

Paweł Lipowczan (Aer. Warszawski).





Jerzy Koss (Aer. Warszawski).



Penka Mitiewa (Bułgaria).



LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ



Gen. Iżycki dekoruje Krzyżem Walecznych st. sierż. radiotelegrafistę Kolińskiego z Dywizjonu 304. Foto: M. Wyszkowski — wszelkie prawa zastrzeżone.

W październiku dywizjon 300 przeprowadzał intensywne minowanie portów francuskich, holenderskich i wybrzeży Wysp Fryzyjskich. Kładzenie min odbywało się niemal codziennie. Dywizjon osiągnął rekord w tych działaniach. Pewnego dnia dowódca powiadomił załogi, że w najbliższych dniach będzie położona dwutysięczna mina i że załoga, którą los wyróżni w ten sposób, otrzyma 48-godzinny urlop i butelkę whisky. W dywizjonie zawrzało.

Nagrodę zdobyła załoga „Wellingtona" oznaczonego literą „R" (jak Ryszard). Marszałek lotnictwa A. Harris przysłał z tej okazji depeszę w języku polskim, którą zakończył słowami: „Jestem dumny, że dane mi jest dowodzić wami".

Potem przyszły znowu wyprawy bombowe. Między innymi atakowano ciężko Hannower.

Z początkiem 1944 roku rozpoczęło się przezbrajanie Dywizjonu 300 na czterosilnikowe samoloty typu „Lancaster" — o siedmioosobowej załodze, tak, że przez jakiś czas dywizjon nie brał udziału w wyprawach.

W marcu 1944 roku nadeszła wiadomość, że Gestapo rozstrzelało kilkudziesięciu lotników, w tym sześciu Polaków, za usiłowanie ucieczki z obozu jeńców. Pomordowanymi Polakami byli: mjr pil. A. Kiewnarski, kpt. pil. W. Kolanowski, kpt. pil. J. Mondszajn, por. pil. S. Król, por. pil. K. Pawluk i por. pil. P. Tobolski. Mord ten, dokonany wbrew prawu międzynarodowemu, które uznaje prawo jeńca do ucieczki i zabrania karania go za to, był silnym wstrząsem i jeszcze bardziej rozniecił nienawiść do zbrodniczego państwa Hitlera.

W 1942 i 1943 roku polskie dywizjony bombowe wykonały ogółem 3 710 startów i zrzuciły 4 556 ton bomb i min.

W początkach 1944 roku część wyszkolonych już na „Lancasterach" załóg z Dywizjonu 300 przeszkolono dodatkowo na samolotach typu „Stirling" i „Halifax" oraz przeniesiono do Włoch, do Brindisi, gdzie stacjonował polski Dywizjon Zadań Specjalnych przy 334 angielskim „Skrzydle zadań specjalnych" (oficjalna jego nazwa brzmiała „1 586 Special Duty Flight"). W krótkim czasie po przybyciu uzupełnień „1 586 Flight" zostaje podniesiony do rangi dywizjonu i otrzymuje nazwę Dywizjonu 301.

Z pozostałej części załóg oraz nadchodzących w tym czasie uzupełnień sformowano znowu pełnosprawny Dywizjon 300, który po ukończeniu przeszkolenia na „Lancasterach" wszedł z powrotem do akcji. Wszedł on przy tym tak mocno, że aż usłyszano to w Dowództwie Grupy Bombowej RAF, która nadesłała następującą depeszę:

„Z całego serca gratuluję wam wspaniałego startu, którym zaznaczyliście swój powrót do operacji. Wierzę, że wasze nowe osiągnięcia przekroczą nawet wspaniałe wyniki uzyskane w przeszłości".

Dywizjon 305, który jeszcze we wrześniu ubiegłego roku przeszedł z lotnictwa bombowego do 2 Grupy Lotnictwa Taktycznego, nie zerwał z wyprawami bombowymi. Zmiana polegała tylko na tym, że w nowej służbie otrzymał lekkie, czteroosobowe bombowce produkcji amerykańskiej typu „Mitchell II", na których podjął wyprawy dzienne. Głównymi celami były umocnienia nadbrzeżne w Normandii, siedziby sztabów nieprzyjacielskich i wyrzutnie bomb latających. W grudniu wyposażono go w najnowsze myśliwce brytyjskie, dwusilnikowe „Mosquito IV".

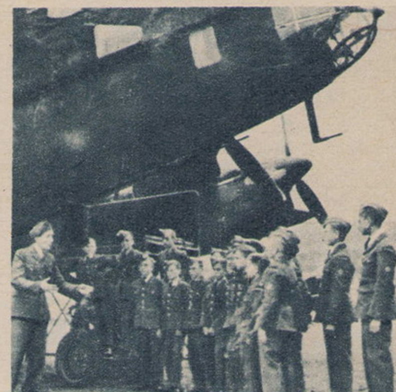
Rajdy były dalekie i niebezpieczne. Straty rosły, a szczególnie dotkliwe były w lotnictwie bombowym. Dnia 24 kwietnia w wyprawie na Karlsruhe zginęły dwie załogi na skutek oblodzenia. W początku maja jeden „Lancaster" został zestrzelony nad Dortmundem, a drugi uszkodzony spalił się przy lądowaniu wraz z całą załogą. W tydzień później jedna załoga zginęła w nalocie na Aix-de-Chapelle.

Ogółem w działaniach polskiego lotnictwa bombowego, od początku jego powstania do zawieszenia broni, zginęło 748 lotników. Ubytek w dywizjonach wynosił od 60 do 90% personelu latającego.

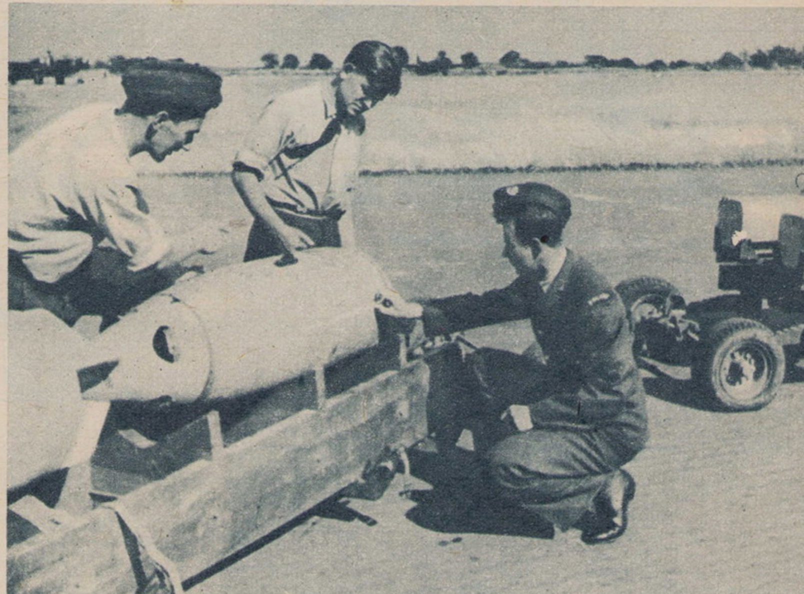
O pracy dywizjonów bombowych tak mówi Marszałek Lotnictwa Arthur Harris, dowódca Lotnictwa Bombowego RAF, któremu operacyjnie podlegały dywizjony polskie:

„Nie ma słów w języku ludzkim, którymi mógłbym oddać należny hołd lotnikom walczącym pod moim dowództwem. Odwaga i determinacja tych ludzi, wykazywana w obliczu długotrwałego niebezpieczeństwa, przekracza wszystko z czym człowiek może się spotkać na wojnie. A niebezpieczeństwo to było tak wielkie, że spośród trzech lotników nawet jeden nie mógł mieć nadziei, że zdoła przeżyć swoją turę operacyjną trzydziestu wypraw".

(cdn.)

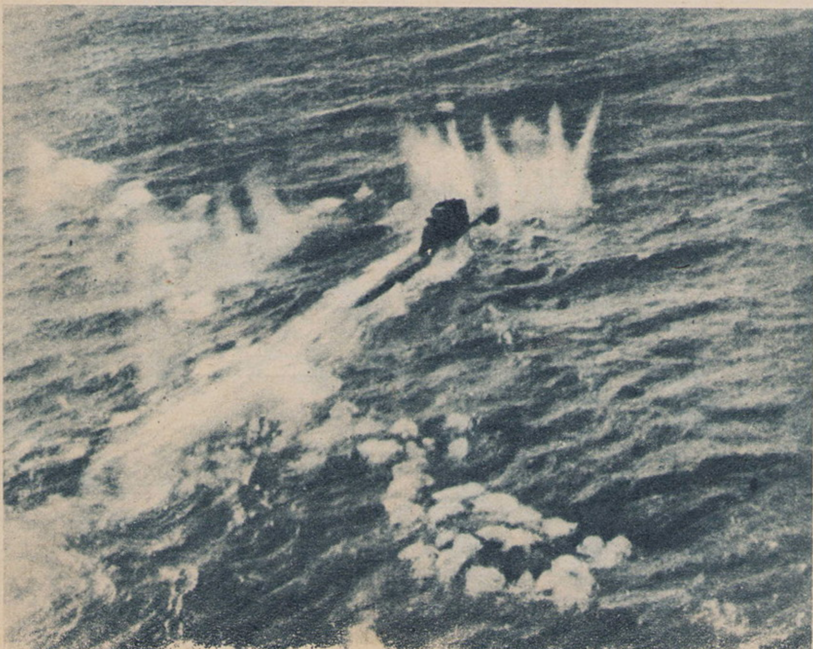


Grupa młodocianych polskich kadetów lotniczych w czasie pobytu w Dywizjonie 300. Polski mechanik-instruktor zaznajamia ich z budową „Lancastera".



Mechanik kapral Południak z Dywizjonu 300, pisze pozdrowienia „Warszawiacy Berlinowi". Ten sam chłopiec w trzy lata później — już jako chorąży pilot Dywizjonu 300 — woził podobne prezenty sam na „Lancasterach". Foto: WAF (2)

Wytropiona niemiecka łódź podwodna poddaje się załodze polskiego bombowca „Wellington" z Dywizjonu 304.



Lotnicy nasi latali m. in. na lekkich czteroosobowych samolotach bombowych „Mitchell II" produkcji amerykańskiej.



MiG-15 ● ZSRR

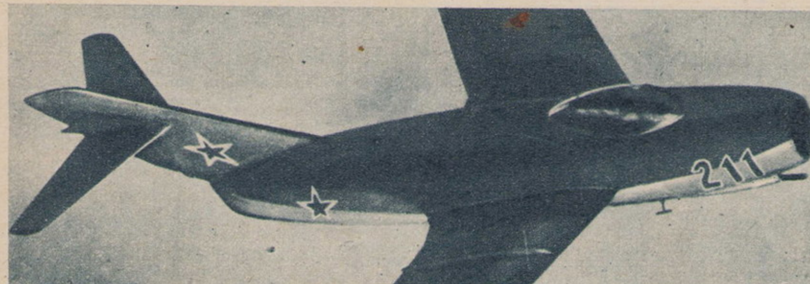
Pierwszym na świecie produkowanym seryjnie samolotem ze skośnymi skrzydłami był MiG-15 konstrukcji Mikojana i Gurewicza, którego prototyp został oblatany 2.VII.1947 r. MiG-15 był budowany w bardzo dużych ilościach i wszedł do wyposażenia lotnictwa wojskowego prawie wszystkich państw socjalistycznych. W czasie wojny w Korei, używany przez ochotników chińskich, MiG-15 dowiódł praktycznie swych wysokich zalet bojowych. Istnieją dwie wersje tego samolotu. Nowsza, MiG-15 bis, wyposażona jest w silnik o większej mocy WK-1, zamiast RD-45 stosowanego w MiG-15. Istnieje również dwumiejscowa wersja treningowa UTI/MiG-15.

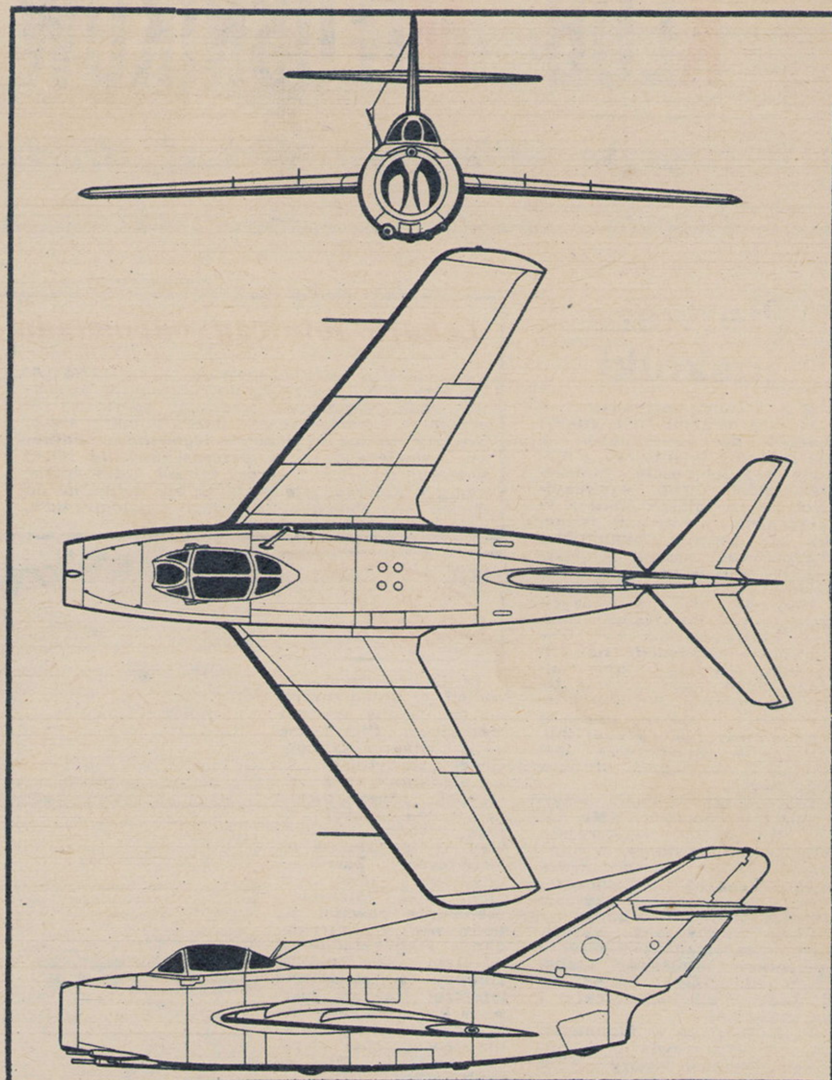
MiG-15 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym średniopłatem konstrukcji metalowej. Płat posiada na krawędzi natarcia skos 42°. Wznios, ujemny wynosi — 3°. Profil laminarny 11%. Lotki uszczelnione i wyważone masowo. Sterowanie lotkami wspomagane wzmacniaczem hydraulicznym. Klapy typu CAGI napędzane hydraulicznie. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem. Na górnej powierzchni skrzydeł ustawione są kierownice strug, po dwie z każdej strony.

Kadłub konstrukcji skorupowej składa się z dwóch części. W części przedniej mieści się hermetyczna kabina pilota z wyrzucanym fotelem i odsuwaną osłoną z plexi. Część tylna wraz z usterzeniem daje się odłączać od przedniej w celu stworzenia dostępu do silnika. W tylnej części kadłuba mieszczą się także hamulce aerodynamiczne otwierane hydraulicznie.

Usterzenie wolnonośne o skosie 42° i profilu 8%. Podwozie trójkołowe. Golenie główne wciągane w skrzydła, a przednie do — kadłuba. Silnik turboodrzutowy WK-1 o ciągu 2 700 kG umieszczony w kadłubie. Chwyt powietrza centralny, rozdzielający się w okolicy kabiny. Wylot z tyłu kadłuba. Uzbrojenie składa się z dwóch działek 23 mm i jednego 37 mm. **(JS)**

Myśliwiec MiG-15





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,1 m
Długość	—	11,1 m
Wysokość	—	3,4 m
Pow. nośna	—	17,25 m²
Wydłużenie	—	5,85

Ciężary:

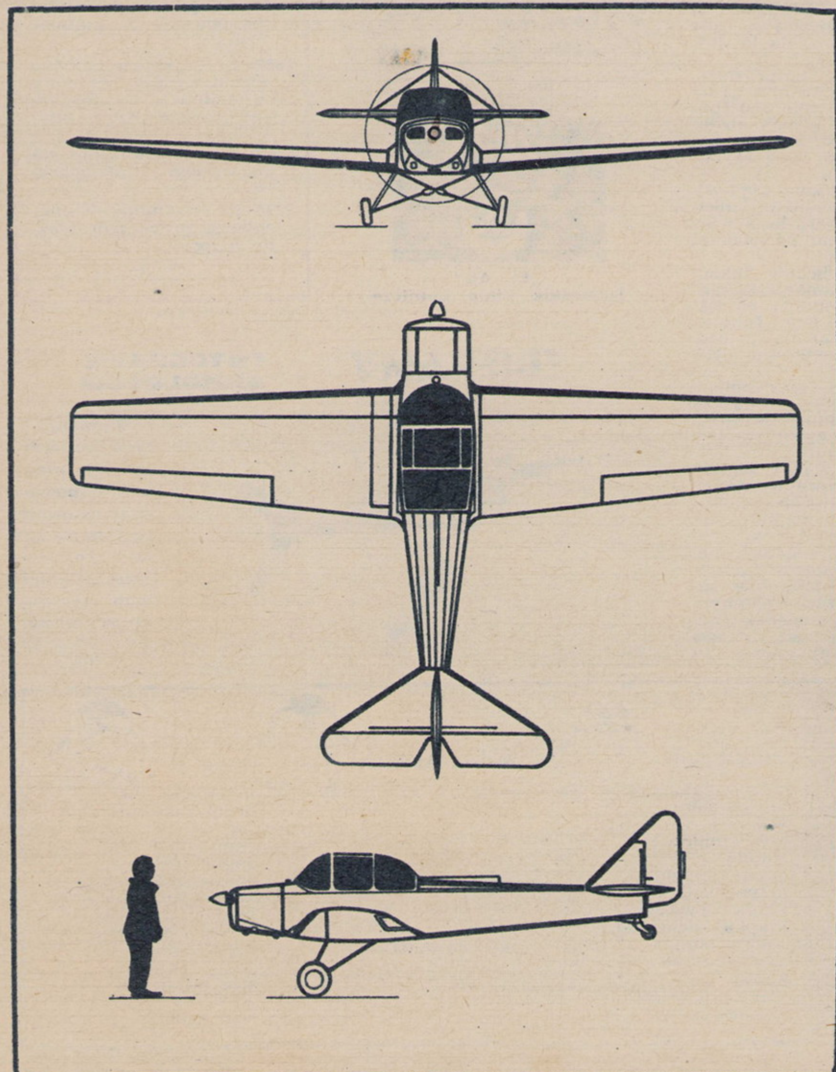
Ciężar własny	—	3 770 kG
Ciężar w locie	—	5 028 kG
Obciążenie pow.	—	280 kG/m²
Obciążenie ciągu	—	1,87 kG/kG

Osiągi:

Prędkość max.	—	1 200 km/h
Prędkość min. (bez klap)	—	210 km/h
Prędkość min. (z klapami)	—	190 km/h
Pułap	—	15 000 m
Czas lotu	—	2 h

Opis i dane wg. Jane's All the Worlds Aircraft 1955/56 i The Jet Aircraft of the World 1956.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



METEOR FL-55 ● WŁOCHY

WYTWÓRNIA Meteor w Trieście i Monfalcone jest spadkobiercą dawnej firmy AVIA w Vercelli (Francis Lombardi i Co). Na bazie samolotu szkolnego przedwojennej konstrukcji FL-3, Meteor buduje obecnie samolot wielocelowy w trzech wersjach: dwumiejscowy FL-53, trzymiejscowy FL-54 i czteromiejscowy FL-55. Poszczególne wersje różnią się od siebie urządzeniem kabiny i silnikiem. FL-55 może być stosowany jako samolot szkolny, turystyczny, rolniczy oraz do holowania szybowców. Istnieje wesja pływakowa tego samolotu, a ostatnio ukazała się również wersja wyposażona w podwozie mieszane: koła-narty FL-55 B „Alpine" („SP" Nr 4 i 10/57 r.). Cechami charakterystycznymi samolotów Meteor FL-53-54-55 jest duża prostota konstrukcji oraz ekonomia budowy i eksploatacji.

FL-55 jest czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat dwudzielny, drewniany. Profil NACA 23012. Lotki szczelinowe, różnicowe. Konstrukcja dwudźwigarowa z kesonem noskowym.

Szkielet kadłuba z rur stalowych i drewna, pokryty płótnem. Czteromiejscowa kabina wyposażona w dwuster i radiostację UKF. Osłona z pleksi odsuwana do tyłu.

Usterzenie o obrysie trójkątnym usztywnione cięgnami. Konstrukcja z rur stalowych kryta płótnem. Stery nie wyważone.

Podwozie klasyczne stałe. Podwozie główne trójgoleniowe amortyzowane gumą. Hamulce. Kółko ogonowe sterowane, amortyzowane wkładką gumową.

Silnik w wersji FL-53 Continental 65 KM, w wersji FL-54 Continental 90 KM w wersji FL-55 Lycoming 130 lub 150 KM. Śmigło drewniane, stałe. **(JS)**

Samolot FL-55 w loce nad doliną Padu.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	9,85 m
Długość	—	6,37 m
Wysokość	—	1,80 m
Pow. nośna	—	14,4 m²

Ciężary: (FL-55 z silnikiem 150 KM)

Ciężar własny	—	450 kG
Ciężar w locie	—	800 kG
Obciąż. powierzchni	—	55,3 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,33 kG/KM

Osiągi: (FL-55 z silnikiem 150 KM)

Prędkość max.	—	200 km/h
Prędkość przelot.	—	160 km/h
Prędkość lądow.	—	90 km/h
Prędkość wznosz.	—	4 m/sek
Pułap	—	5 000 m
Zasięg	—	620 km

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA



Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu 2

Pierwsze jaskółki

ZALEDWIE pierwszy numer organu KML zdążył dotrzeć do Czytelników, a już możemy odnotować, z niemałą przyjemnością, powstanie dwóch grup dyskusyjnych — w Białymstoku i w Warszawie. Faktu ich istnienia nie chcemy bynajmniej przypisywać naszej inicjatywie, bowiem powstały one już dawno.

Nagrodą dla pierwszych (zgłoszonych do sztabu) członków KML powinna być błyskawiczna odpowiedź na ich pytania. Niestety, mimo najszczerszych chęci uczynić tego nie możemy, bowiem interesujące ich sprawy dotyczą tzw. prawdy historycznej (np. czy pętla Niestierowa jest fikcją?) i wymagają studiów źródłowych.

Dlatego też na razie przyjmijcie mili pionierzy KML nasze (tj. sztabu) najgorętsze lotnicze pozdrowienia, a informacje które na pewno położą kres Waszym dotychczasowym sporom, przeczytacie wkrótce w swoim organie.

Pozdrawiamy także wszystkich „niezrzeszonych" jeszcze miłośników lotnictwa, zachęcając jednocześnie do pójścia w ślady grup białostockiej i warszawskiej.

P. S. Grupom w Białymstoku i w Warszawie proponujemy przyjęcie nazwy „Klub Miłośników Lotnictwa".

Lekarz lotniczy odpowiada

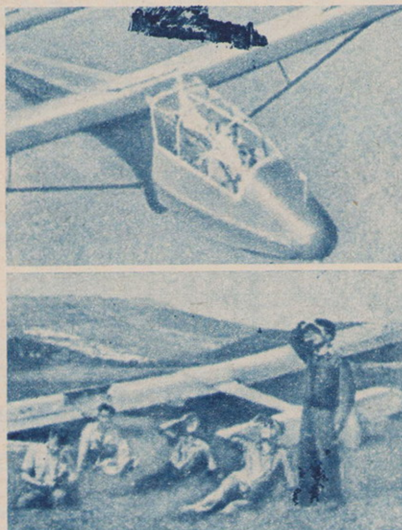
SŁAWOMIR SZYMANOWICZ Z GDAŃSKA. U sportowców zdarza się dość często, że w skutek stale uprawianej zaprawy sportowej — następuje „powiększenie" lewej komory serca. Nie jest to we właściwym tego słowa znaczeniu „powiększenie", a przerost mięśnia lewej komory; taki np. przerost mięśni łydki spotykamy u kolarzy. Nie może to być zaliczone do spraw chorobowych, a tylko fizjologicznych, spowodowanych usilnym uprawianiem sportu. „Powiększenie" to w dość krótkim okresie czasu cofa się zupełnie, gdy człowiek przestaje uprawiać sport.

Na pytanie dotyczące ciśnienia krwi odpowiedzieć trudno, gdyż nie tylko od wieku zależy jego wysokość. Jednak ogólnie można przyjąć, że w granicach prawidłowych ciśnienie tętnicze krwi u osobnika 18-letniego winno wynosić przeciętnie 120—125/80 mm Hg.

dr J.B.

NA Ekranie

W Czechosłowacji weszedł w ubiegłym roku na ekrany średniometrażowy film barwny o tematyce szybowcowej pod tytułem „Až k oblakum" (Aż do chmur). Zrealizowano go w ten sposób, że jego twórcy spotkali się na lotnisku z instruktorem Zdenkiem Chvalou i jego uczniem Jirką Valentou i scenariusz powstał na podstawie ich opowiadania. Film relacjonuje o tym jak młodzi chłopcy z modelarni lotniczej stawiają pierwsze kroki na lotnisku, przechodzą wyszkolenie teoretyczne, a potem zaczynają latać na szybowcach.



KTO SZUKA PRZYJACIÓŁ ZA GRANICĄ?

Janusz Kosmacz (Poznań, ul. Strzelecka 25/22) jest w posiadaniu kilkunastu adresów młodych osób z Czechosłowacji, interesujących się lotnictwem i wyrażających chęć nawiązania korespondencji z Polakami o podobnych zainteresowaniach.

Kto pragnie więc zdobyć nowych przyjaciół za granicą, może zwrócić się listownie pod wyżej podany adres. Pośpiech raczej wskazany.

Pomagamy sobie wzajemnie

Chętnie wymienię czasopisma lotnicze. Za kompletne roczniki „Skrzydła i Motor" z lat: 1946, 1947, 1948 prześlę czechosłowackie czasopisma lotnicze.

Staršina Michal Sečansky — PS 10 Topolćany — ČSR

Historia LOTNICTWA w odcinkach 2

1500 r. — Włoch Dante z Perugii wykonuje **lot ślizgowy** z wieży.

XVI w. (połowa) — Polak **Łukasz Piotrowski**, prof. Wszechnicy Jagiellońskiej wznosi się (? — wiadomość nie udokumentowana) w powietrze na „machinie do latania" własnego pomysłu.

1617 r. — Faustus Verancius skacze z wieży na swoim spadochronie.

1648 r. — Spolszczony Włoch **Boratyni**, mennicy królewski, zamieszkały w Warszawie, projektuje statek powietrzny (machina powietrzna) i zamierza dokonać przelotu do Konstantynopola.

1650 r. — Polak **Kazimierz Siemienowicz**, generał artylerii, opisuje w swej pracy rakiety wielostopniowe, wielodyszowe i z płatami „delta".

1680 r. — Włoch Alfonso Borelli wydaje „De motu animalium" i „De volatu" (rozprawy o lataniu).

1707 r. — Ukazanie się pierwszego **spadochronu.**

1720 r. — Anglik Newton ogłasza prace teoretyczne o locie.

(c. d. n.)

PORADNIK amatora konstruktora 2

Pierwsze angielskie samoloty amatorskie zostały zbudowane przez zespół młodych słuchaczów Hatfield Technical College, co wykazało, że przeciętne umiejętności modelarskie są tu w zupełności wystarczające. Oprócz tych maszyn PFA zatwierdziło ostatnio również francuski samolot 2-miejscowy Piel CP-30 „Emeraude" przeznaczony dla bardziej zaawansowanych amatorów.

W chwili obecnej powstaje w Anglii nowa gałąź produkcji zespołów materiałowych dla samolotów amatorskich, co stwarza z kolei potrzebę specjalizacji w konstrukcjach ultralekkich, a także stanowi punkt zaczepienia dla młodego pokolenia technologów lotniczych. Dokumentacja techniczna zatwierdzona przez PFA została przetłumaczona na język angielski i jest sprzedawana do wielu krajów w cenie 9 funtów.

Koszt budowy najprostszego samolotu — Druine „Turbulent" wynosi około 350 funtów angielskich, koszty obsługi są nieznaczne, a koszt zużywanego paliwa — 5 szylingów za 1 h lotu.

Resurs międzyprzeglądowy silnika (od samochodu Volkswagen) wynosi 800 h, a więc niewiele się różni od obsługi dużych motocykli.

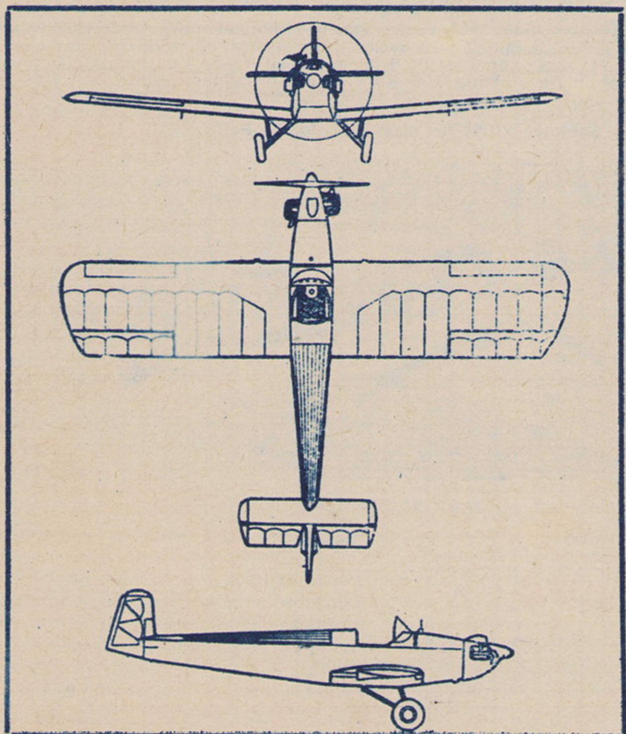
Najbardziej obecnie luksusowy samolot amatorski „Emeraude" z silnikiem 65 KM kosztuje około 600 funtów, lecz za to zapewnia 2 osobom lot z prędkością 160 km/h.

Koszt budowy pośredniego typu — „Turbi" — wynosi 450 funtów (silnik Coventry „Victor"), a zużycie paliwa 9,5 — 14 l/h lotu.

Najnowsze przepisy angielskie są zdecydowanie zachęcające dla amatorów. „Świadectwo zdolności do lotu" wydawane na okres 1 roku jest przedłużane na podstawie pomyślnego orzeczenia przedstawiciela KCSP o stanie samolotu. Tak więc jedynym warunkiem przedłużenia ważności zezwolenia jest dbałość amatora o własny sprzęt. (x)

SAMOLOT DRUINE „TURBULENT" DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,55 m, długość — 5,25 m, pow. płata — 7,5 m². **Ciężary:** Ciężar własny — 155 kG, ciężar w locie — 230—275 kG, obciążenie pow. — 30,6—38,2 kG/m². **Osiągi:** Prędkość max. — 145 km/h, prędkość przelotowa — 120 km/h, prędkość lądowania — 45 km/h, prędkość wznoszenia — 2—2,5 m/sek, czas lotu — 2,5 h, zasięg — 300 km.



ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH 2



„EL AL"
Izraelskie Linie Lotnicze

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW



Pomiędzy tych, którzy do 14 maja br. odpowiedzą listownie jaki to samolot, rozlosujemy 5 zdjęć tego samolotu w formacie 13 x 18 cm.

MÓWIMY POPRAWNIE

WŁAŚCIWIE	NIEWŁAŚCIWIE	ŹLE
osłona kabiny	limuzyna, limuzynka	kopułka
obrotomierz		licznik obrotów
wziernik		luk
łoże silnikowe		rama silnikowa
śmigło		śmiga, propeler
łopata śmigła	ramię śm., łopatka	śmiga, pióro śm.
kołpak śmigła		hauba śm., kok śm.
klapka wyważająca		trymer, trymerek
klapka odciążająca		flettner, flettnerek
osłona silnika	okapotowanie sil.	okapturzenie s.
ster kierunku (kierunkowy)		ster boczny
ster wysokości (wysokościowy)		ster głębokości

nie chcę już więcej latać

Napisał: ROMAN LUTOSŁAWSKI

Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

(8)

— No chyba, że pan nie widział. Coś okropnego!

Wypiłem mój kieliszek i otrzeźwiałem zupełnie.

— Nie wie pan, gdzieby tu można oddać palto do zaszycia, rękaw...

— A gdzież go pan tak rozharatał?

— Ach, o jakiś hak wystający w korytarzu, czy gdzieś, już nie pamiętam.

★

Latałem jakiś czas jeszcze, ćwicząc rzucanie bomb w boje na morzu. Byłbym się uciekał do literackich chwytów, gdybym zechciał twierdzić, że zakotwiczone czerwone baryłki przypominały twarze dziecinne. Oczywiście nie miały z nimi nic wspólnego, kołysały się bezdusznie na falach, a bomby przeważnie spadały bokiem, trochę w prawo, za dużo w lewo, niezbyt dużo, ale trochę. Może gdzieś ginęły ryby, nawet na pewno ginąć ich musiało sporo.

Pewnego dnia, bez planu i uprzedzenia, zgłosiłem się, sam dla siebie niespodziewanie, do mego przełożonego z oświadczeniem, że chciałbym przestać latać. No, po prostu, przerwać przynajmniej...

Sprawę podobną traktuje się w RAF-ie spokojnie. Dowódca nie robi zaraz wielkich, wytrzeszczonych oczu, nie puszcza dymu w udanym zamyśleniu, a głównie nie udaje się w patriotyczne expose·

— Pan latał w Afryce? Na wielkich kontynentalnych trasach?

— Tak jest.

— Zabójczy klimat, prawda?

— Nieprzyjemny.

— Polecę pana w takim razie na stanowisko adiutanta dywizjonu.

Stanowisko było podłe. Stosunki, stosuneczki dość naciągnięte. Gra w karty regularnie przedłużała się do późnej nocy. Pewnego razu, grając w pokera, spasowałem z czterema ósemkami wobec czterech siódemek. Uznano powszechnie, że mam wyjątkowego pecha i nie powinienem grać. Zgodziłem się z tym zdaniem i poprosiłem o przeniesienie do Włoch.

Zwycięskie armie Aliantów zajęły już w tym czasie Rzym i posuwały się w głąb półwyspu. Ostateczna klęska wroga zdawała się być jedynie kwestią czasu·

☆

Rok 1944, 1945. Mijały rocznice, piąta, szósta, rocznice tego dnia jesiennego, gdy lecąc nisko nad rzeką Dźwiną, przekroczyłem granice mej ojczyzny. Od tego czasu nie otrzymywałem żadnych prawie listów. Od kogo miałyby pochodzić? Od przygodnych kolegów? Od Gris może? Śmieszne. Kiedyś, w kilka dni po tragicznym zbombardowaniu sierocińca, zastałem w mojej kwaterze na lotnisku w Derby list od Heleny, na który nie odpowiedziałem.

Front we Włoszech, przebiegający gdzieś w poprzek półwyspu koło Florencji i Pesaro, śmierdział trupem. Bardzo poetycznie wyglądały podnóża Apenin, gdzie na rozkładających się zwłokach wyrastały czerwone maki. Byłem jednak zadowolony, że jako adiutant dywizjonu lotniczego, ulokowanego zawsze poza frontem, nie potrzebowałem go wąchać. Eskadry nasze leciały teraz za Alpy prawie bezkarnie. Niemiecka Luftwaffe leżała w gruzach. Bombardowano Niemcy jak w bęben, stokroć więcej i swobodniej, niż to oni swego czasu czynili, bombardując Polskę. Miasta i miasteczka obracały się w kupy cegieł i w sterczące szkielety kamienic, tych kamienic, zapisywanych ongiś tak skrupulatnie w aktach notarialnych i księgach hipotecznych. Księgi i akta paliły się razem i nie wzbudzały żadnego żalu.

Raz tylko, a może dwa, Niemcy obrzucili nasze lotnisko bombami, nie wyrządzając większych szkód. Były to ostatnie podrygi wroga. Zwycięstwo stawało się zwolna faktem dokonanym.

Zdarzyło się, że na wąskiej drodze do Bibienny muł ciągnący dwukołowy wózek potknął się fatalnie, a ratując życie nad przepaścią, zatargał, spłoszył się, zaczepił zaprzęgiem o barierę, sam upadł, a lewe koło wózka uległo zgruchotaniu. Droga w tym miejscu wchodziła w ostry zakręt. Olbrzymie głazy zwisały nad nią, spleśniałe od wody i mchu. Powyżej rósł krzak kwitnącej alpejskiej kosodrzewiny. Kwitła żółto. Niebo było przeźroczyste, lazurowe. Maleńkie ptaszki latały ćwierkając. Wiosna w Apeninach należy do najpiękniejszych wiosen świata. Radość i ciepło kroczą tu pod rękę poprzez góry i doliny, które są tak klasycznie wystylizowane, jak się odtwarza je tylko w banalnych oleodrukach. Obłoki płynąc przybierają kształty uśmiechu.



Na zakręcie na wózek wpadło auto osobowe i zatarasowało drogę. Jechałem właśnie od południa lekkim samochodem, a od północy ciągnęła karawana sanitarek. Szoferzy powyłazili złorzecząc swoim zwyczajem, nie pomni na piękno pogody i krajobrazu, który ich otaczał.

Ciężko rannym śpieszno było do szpitala. W pierwszej sanitarce umarł już jeden po drodze i teraz nie wiadomo było, co z nim począć. Samochód stał, pojękując postrzelanymi ludźmi, z jednym trupem, jak z groźnym memento.

— Co to za jeden? — zapytałem bez cienia zainteresowania, zaglądając do środka. Leżał na wznak, żółty, wstrętny, przykryty strzępem munduru o szlifach sierżanta.

— Bomba lotnicza wyrwała mu kawał brzucha. Paciorek.

— Jak to: paciorek? Co to znaczy paciorek?

— No, Paciorek, nazwisko. Wojciech Paciorek, starszy sierżant.

Uchwyciłem kurczowo rękami za krawędź karoserii, wpatrując się w twarz tak strasznie zmienioną. Gdzież cię zawlokło, burmistrzu miasta Baranowicze?! Dowiedziałem się później, że deportowany przez ZSRR w roku 1940 przebył więzienia i obozy, przeszedł Turkiestan, Irak, Iran, Egipt, Libię, Włochy. Osiągnął wysoką szarżę podoficerską. Chciał z drugiej strony świata trafić do ojczyzny i trafił pod samolot.

— Psiakrew, psiakrew — zakląłem. — Ludzie porządni giną tak samo jak i dranie.

Rannego muła odciągnięto na bok, rozbite auto wrzucono w przepaść, odepchnięto płaczącego Włocha, kolumna sanitarna drgnęła, ruszyła i w takt ruchu zatrząsł się trup Wojciecha Paciorka. Resztę zakrył kurz.

Posunąwszy się z eskadrą daleko na północ, już w Alpach, ale jeszcze włoskich, zajrzałem do miasteczka Bolzano. Był cichy wieczór i pełnia księżyca. Podczas obiadu wypiliśmy ogromną ilość wina. Miasteczko było okropnie zgruchotane przez siedem fal bombowców RAF-u. W niektórych dzielnicach wille, domy, kościoły, wszystko zmieszano w jedną kupę gruzów, z której sterczał czasem pretensjonalny lew cementowy, upiększający kiedyś portyk, albo Chrystus do góry nogami, na krzyżu kołyszącym się z fragmentu ocalałej nawy. Chodziłem po gruzach samotnie, poszturchując od czasu do czasu końcem buta jakiś głaz czy kawałek muru. Pejzaż robił takie wrażenie, o którym się mówi potocznie, że przypomina krajobraz księżycowy, choć nikt księżyca nie oglądał z bliska, a przede wszystkim nie brał pod uwagę, że na księżycu nie świeci... księżyc.

Byłem już prawie wyleczony z resztek afrykańskiej neurastenii i pacyfistycznej histerii, gdy nagle... mróz przebiegł mi po kościach! Ze szkieletu domu, z którego jedna tylko pozostała ściana, spod gruzów, jak z grobu doszedł do mnie głos. Byłbym w pierwszej chwili przysiągł, że to głos upiora! Słyszałem już w życiu szakale, hieny, sowy, ale to? Włosy zjeżyły mi się pod czapką. To głos, to głos dziecka!!! Był w istocie swej brzydki, drażniący, miauczący i potwornie rozdzierający w uszach. Krzyk, wycie. W następnej chwili domyśliłem się, że to musi być kot, zwyczajny, może zdziczały, ale w gruncie rzeczy domowy kot. Chciałem już odejść spokojnie, gdy zamiauczał powtórnie. Nie! To straszne! Rozdzierająco: „Miauuu!" — brzmiało jak „Mamoooo!" Kto go słyszał raz w życiu... raz tylko jeden... Warkoczyki! Tak, warkoczyki na placie skóry, zwisającej razem z włosami!

Gruzy, księżyc w pełni, niebo, Bóg w niebie i...

— Mamoooo!!!

Poniosłem kamień i cisnąłem nim w zdawałoby się dobrze wycelowanym kierunku. Ale odbił się tylko głucho o ścianę, zaalarmował gdzieś gruz i ciurkiem, jak w klepsydrze, posypało się w dół. Chwyciłem drugi kamień i rzuciłem, trzeci, przy czwartym skaleczyłem sobie w ciemności rękę o szkło. Chwila ciszy...

— Mamoooo!!!

Poderwało mnie. Wpadłem w szał. Zacząłem chwytać kamienie, podnosić z ziemi co mi pod rękę wpadło, kawałki cegieł, cementu, gruz i rzucałem, rzucałem... Pamiętam, że płaszcz mi się rozpiął, gdy przy pochyleniu się nastąpiłem na połę, oberwałem guziki, czapka mi spadła, ogarnęła mnie gorączka rzucania, jakiś szok, a może powrotny atak malarii afrykańskiej. Nie

SZYBOWCE A-1

Inż. JACEK KAPKOWSKI

Przegląd konstrukcji zagranicznych

Poniżej zestawiono dane techniczne ciekawszych zagranicznych modeli kategorii A-1.

Nazwa modelu	Konstruktor	Kraj	Rozpiętość	Długość	Pow. skrzydeł	Pow. statecznika poziomego	Pow. całkowita	Profil skrzydeł
GREIF II	Beuermann	NRF	1240 mm	830 mm	14,6 dcm²	2,9 dcm²	17,5 dcm²	
Aiglet	Bridge	Anglia	1200 mm	840 mm	13,7 ,,	3,2 ,,	16,9 ,,	MVA-301
KACA	Hanousek	CSR	1048 mm	807 mm	13,83 ,,	3,92 ,,	17,24 ,,	MVA-301
Colibri	Leiden	Holandia	1100 mm	800 mm	14,9 ,,	3,0 ,,	17,9 ,,	
TE 2012	—	Włochy	1225 mm	990 mm	14,57 ,,	3,3 ,,	17,87 ,,	NACA 6409

Obok modeli A-2 bardzo rozpowszechniona obecnie jest kategoria szybowców A-1. Kategoria ta jest zatwierdzona przez FAI. Miarą jej popularności jest to, że niektóre państwa proponowały wprowadzenie szybowców A-1 do mistrzostw świata zamiast szybowców A-2. Szybowce A-1, tak jak zresztą i A-2, pochodzą z krajów skandynawskich.

Wyniki modeli A-1 są bardzo wysokie. Jeden z modelarzy niemieckich osiągnął w 1954 r. wyniki 760, 573 i 766 sek w pięciu lotach. Według przepisów FAI całkowita powierzchnia nośna modeli szybowców A-1 powinna wynosić 17—18 dcm², ciężar minimalny 216 G. Obciążenie powierzchni nośnej nie powinno być mniejsze niż 12 G/dcm².

Model GREIF II podano na rysunku 1. Jest to przedstawiciel modeli wyczynowych. Konstrukcja — balsowa. Kadłub zbudowany jako kratownica płaska, oklejona z dwóch stron deskami balsowymi grubości 3 mm. Skrzydła dzielone, zamocowane na języku drutowym. Profil skrzydła ma grubość ok. 7% i jest lekko sklepiony.

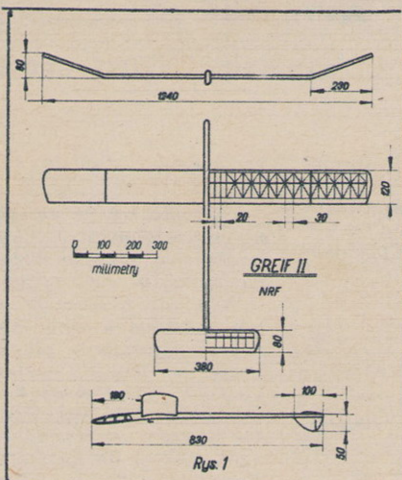
Na rys. 2 widzimy model angielski „Aiglet". Jest on przedstawicielem pośredniej klasy między modelami szkolnymi a wyczynowymi. Łączy on w sobie dobre właściwości aerodynamiczne z prostą budową. Ze względu na to, że model ten ma krótki nos, kadłub w przedniej swej części jest wyższy, ażeby stworzyć potrzebną do zachowania stateczności bocznej powierzchnię przed środkiem ciężkości. Model wyposażony jest w autopilota wprowadzającego w krążenie po odczepieniu się z holu, a także w automat przymusowego lądowania.

Model KACA (rys. 3) jest modelem szkolnym. Zaprojektowany został w Czechosłowacji przez A. Hanousk'a. Kadłub zbudowany jest z czterech listewek oklejonych z przodu dodatkową sklejką. Od góry wklejona jest wieżyczka ze sklejki 5 mm, na której zamocowano skrzydła. Skrzydło jest dzielone i zamocowane do wieżyczki przy pomocy języka ze sklejki. Wieżyczka w swej tylnej części posiada wycięcie, które bardzo ułatwia noszenie modelu. Cały model zbudowany jest z sosny i sklejki.

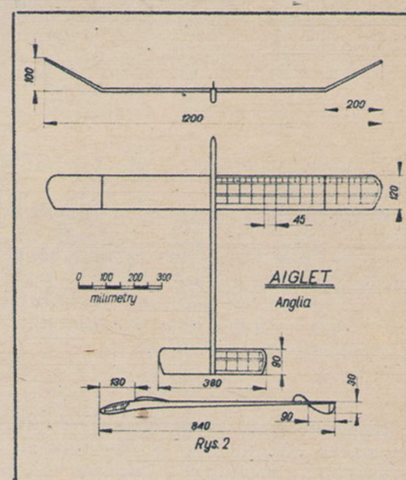
Model podany na rys. 4, „Colibri", jest zbudowany całkowicie z balsy. Kadłub jest konstrukcji skorupowej. Skrzydła i stateczniki o obrysie prostokątnym. Konstrukcja holenderska.

Model włoski (na rys. 5) jest także konstrukcji balsowej. Skrzydło oparte jest na językach wychodzących z wieżyczki i zamocowane gumą. Kadłub zbudowano jako kratownicę płaską.

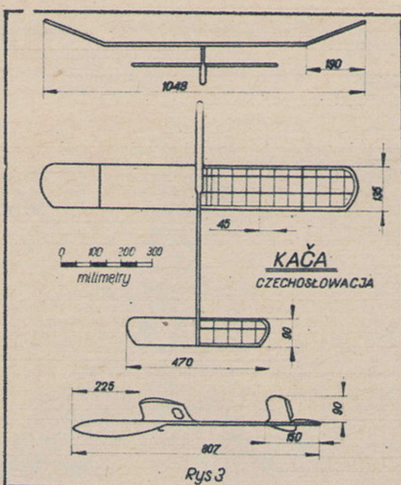
Jak widzimy z powyższego zestawienia, modele szybowców klasy A-1 niewiele różnią się od siebie kształtami. Skrzydła są przeważnie prostokątne z zaokrąglonymi końcami. Wznios skrzydeł jest zwykle dość duży. Spowodowane to jest małą powierzchnią boczną kadłuba. Jeżeli chodzi o kadłuby, to przeważają obecnie długie z krótkim nosem, tak jak w szybowcach A-2. Konstrukcja kadłuba przeważnie płaska, rzadziej kratownica przestrzenna. Na ogół kadłuby mają pokrycie sztywne (balsa lub sklejka). Modele są na ogół wyposażone w automaty przymusowego lądowania oraz ster wychylający model po odczepieniu z holu, wprowadzający model w krążenie. Modele pokrywane są przeważnie papierem japońskim i cellonowane.



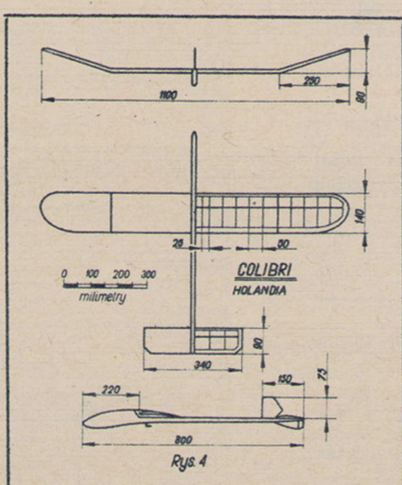
Rys. 1



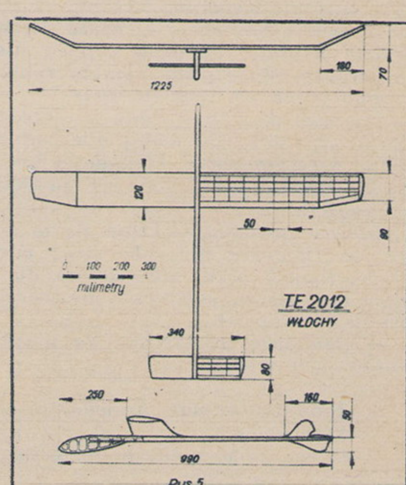
Rys. 2



Rys 3



Rys. 4



Rys 5

wiem, co to było. Przypuszczam, że gdyby mnie ktoś zobaczył wówczas w nocy w rozchełstanym płaszczu, bez czapki, ze spadającymi na oczy włosami, pomyślał by pewnie, że zwariowałem. Ba, gdyby był przedtem słyszał...

— Mamoooo!!!

Rzuciłem się naprzód, potknąłem, wywróciłem, rozdarłem dobrze skrojone spodnie na kolanie, drapałem się na gruzy domu i obsuwałem stamtąd... byle tylko dosięgnąć, wypłoszyć, zniszczyć, zabić raz na zawsze to potworne

— Mamoooo!!!

Nie mogłem. Wszędzie było dużo szkła. Raz, obsuwając się, wyciągnąłem lewą rękę i rozdarłem ją prawie do kości. Był to mój ostatni atak w tej wojnie. Stałem na szczycie jakiejś kupy gruzów, chciałem sobie poprawić włosy, dotknąłem ich palcami i... przypomniałem sobie warkoczyki!

Zawróciłem, zbiegłem, stoczyłem się raczej i uciekłem.

Czy byłem pijany? Nie, chyba... raczej nie.

Nie, nie będę więcej latał. To postanowione. Dosyć się nalatałem. Nad Europą, Afryką i Azją. Nie będę. Słusznie czy niesłusznie. Niech to sobie kto chce poczytuje za neurastenię, malarię, słabość, tchórzostwo, pacyfizm, faszyzm, bolszewizm, liberalizm czy syfilizm. Od-la-ta-łem się. Wojna skończona. Demokracje zwyciężyły.

Nie, nie! Tylko na miłość Boga nie mówmy o polityce! Zachowujmy się, jak ludzie dobrze wychowani. Ani o moralności, ani o Bogu. Po co Go martwić. Czy sądzisz, że Chrystus, gdyby zstąpił na ziemię, mógłby się cieszyć, że nigdy jeszcze nie było na niej tyle widomych znaków Jego nauki, tyle krzyży... co dziś?

☆

W pokoju dniało. Lampy straciły na wyrazistości. Przyszła gospodyni zakładu i jej twarz pozbawiona szablonowej usłużności, twarz starej, złej kobiety, jeszcze z odciśniętym śladem poduszki na prawym policzku, była straszna. Złym wzrokiem obrzuciła stół, nie powiedziała „dzień dobry", podeszła tylko do okna i podciągnęła czerwone, ciężkie story.

Nie mogłem sobie przypomnieć, kiedy i kto je zapuścił. Przyjaciel mój, zmęczony opowiadaniem, siedział teraz zupełnie obojętny na wszystko i na ustach jego pojawił się dziwnie zażenowany, powiedziałbym dziecinny uśmiech. Ręce złożył na serwecie, zmiętej i poplamionej winem. Z oczu mogłem wyczytać, że nie ma nic absolutnie do powiedzenia więcej, że nie powie już ani słowa, a gdyby powiedział, to chyba coś bardzo zdawkowego.

Nie podejmowałem też żadnego tematu, tylko spojrzałem na zegarek. Była siódma rano.

— Umyjemy się?

Nim zdążył odpowiedzieć, weszła po raz wtóry gospodyni i nieco wyzywającym gestem położyła przed nami rachunek. Niewłaściwość tego gestu pochodziła zapewne stąd, że spodziewała się z naszej strony protestu. W rachunku bowiem figurowała suma, jaką niewątpliwie musielibyśmy uiścić, gdybyśmy całą noc przespali z jej kobietami. Poza tym — cena za trzy flaszki wina i rozbity kieliszek, który przyjaciel mój strącił w trakcie opowiadania o inżynierze z Chartumu i jak to gwałtownie pchnął stery w kierunku Nilu, gdy mu nawalił lewy zbiornik benzyny.

Sięgnąłem do portfelu, ale on zatrzymał moją rękę:

— Ja mam pieniądze — powiedział. Po czym wstał z widoczną odrazą do dnia, który go oczekiwał.

Zeszliśmy ze schodów.

— Gdzie mieszkasz?

— W Albergo Reale na Venti Settembre. Przyjdź do mnie na obiad.

Byłem tak zmęczony nieprzespaną nocą, że tylko kiwnąłem głową.

Nie poszedłem jednak na obiad. Spałem do wieczora. Gdy się obudziłem, zadzwoniłem do hotelu. Najpierw numer był przez dłuższy czas zajęty, a później portier nie mógł sprawdzić czy gość jeszcze jest, szukał klucza, pytał kogoś i w końcu wyjaśnił, że mój przyjaciel przed chwilą wyjechał.

— Wyjechał zupełnie?

— Tak, zapłacił, zabrał rzeczy. Wyleciał zdaje się, bo miał jechać na lotnisko.

— WYLECIAŁ? — zapytałem tonem tak zdumionym, że portier czuł się w obowiązku wyjaśnić, że przecież poszukiwany przeze mnie gość jest lotnikiem.

Powiesiłem słuchawkę.

W jaki sposób się stało, że przegadawszy tyle godzin, ani ja mu nie dałem mego adresu w Rzymie, ani on mnie swego miejsca postoju? Zapomnieliśmy o drobiazgach po tych sześciu latach wojny.

Minęły dwa miesiące.

Samolot wojskowy, lecący z Udine w północnych Włoszech do Monachium, rozbił się w dolinie Drawy we wsi koło Linzu. Chłopi tamtejsi, którzy obserwowali katastrofę, nie mogli ustalić jej przyczyny. Rozbił się po prostu o góry. Wszyscy ponieśli śmierć na miejscu.

Dowiedziałem się o tym zupełnie przypadkowo od znajomego pilota. W katastrofie tej zginął mój przyjaciel, lecąc jako pasażer. Pogoda była ładna.

Katastrofy samolotów wojskowych nie są podawane do wiadomości publicznej, żadna więc gazeta nie poświęciła jej najmniejszej nawet wzmianki.

Pochowano go zapewne na miejscowym cmentarzu katolickim.

Postanowiłem wówczas spisać wszystko, co mi powiedział.

KONIEC.

KRONIKA AEROKLUBÓW

KTO CHCE ZOSTAĆ MISTRZEM SPORTU...

...ten musi oczywiście spełnić wymagane od tego tytułu warunki. A kto chce spełnić warunki, ten musi je przede wszystkim znać. Ponieważ zaś z dniem 15 kwietnia br. wszedł w życie nowy regulamin zdobywania tytułu Mistrza Sportu w dyscyplinach lotniczych, więc...

Więc zacznijmy od początku. Zacznijmy mianowicie od tego, że obowiązujące do niedawna normy Jednolitej Klasyfikacji Sportowej GKKF nie cieszyły się w sporcie lotniczym szczególnym wzięciem. Szybownicy mają swoje stare, piękne i pełne tradycji mewki — wielostopniową odznakę międzynarodową do diamentów włącznie, spadochroniarze mają młodszą wprawdzie, ale też międzynarodową odznakę wyczynową w ich specjalności, samolociarze i modelarze mają również swoje własne krajowe odznaki, określające stopień zaawansowania ich posiadacza, kogóż więc miały interesować — ładne zresztą — „wisiorki" Jednolitej Klasyfikacji GKKF, na których nie było tak cenionego przez wszystkich ludzi powietrza emblematu lotniczego. Zainteresowanie nimi było tak dalece małe, że od 1951 r, czyli od początku istnienia jednolitej klasyfikacji, zaledwie siedmiu pilotów i skoczków spadochronowych łącznie zadało sobie trud złożenia odpowiednich wniosków o przyznanie im tych odznak, pomimo, że kandydatów z pełnymi warunkami wymaganymi jednolitą klasyfikacją było niewspółmiernie więcej.

Inaczej rzecz się miała z tytułem mistrzowskim. Mistrz Sportu — to brzmi dumnie, ma swoją wymowę, a przy tym nie ma odpowiednika w istniejących odznakach lotniczych. Chociaż więc medal Mistrza Sportu zdobi również sylwetkę sportowca „latającego" tylko po ziemi, to jednak zabiegali oń na ogół wszyscy nasi nieziemscy (czyli podniebni) sportowcy, którzy mieli po temu odpowiednie osiągnięcia. I trzeba stwierdzić, że zabiegali z powodzeniem, czego dowodem jest 23 aktualnych Mistrzów Sportu w szybownictwie i 24 w spadochroniarstwie.

Lecz i w tym względzie istniało pewne ale, gdyż normy do uzyskania tytułu Mistrza Sportu w poszczególnych dyscyplinach lotniczych miały dużą rozbieżność w ciężarze gatunkowym. O ile w spadochroniarstwie, przy odpowiednio dobrych chęciach, każdy mógł z czasem dojść do uzyskania mistrzowskiego tytułu, nadawanego za ilość wykonanych skoków, to w szybownictwie kandydat musiał się zdobyć na rzeczywisty, ściśle określony i wcale niełatwy wyczyn, a w sporcie samolotowym prawie że nie miał możliwości sięgnięcia po mistrzowskie laury, bo normy były — jak to się mówi — oderwane od życia.

Tak więc całe zagadnienie stosowania norm Jednolitej Klasyfikacji w lotnictwie sportowym wymagało już od dłuższego czasu reorganizacji. Doskonałą okazję po temu dał sam Główny Komitet Kultury Fizycznej, który z końcem ubiegłego roku poddał ogólnej rewizji regulamin nadawania klas sportowych. W wyniku tej rewizji zostało ustalone, że normy klasyfikacyjne powinny być ściśle oparte o specyfikę poszczególnych dyscyplin sportowych i że o nadawaniu poszczególnych klas, a także tytułów mistrzowskich, powinny decydować poszczególne zrzeszenia sportowe we własnym zakresie.

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL, na której barki spadło ustalenie tych spraw dla sportu lotniczego, opracowała odpowiedni regulamin przed paru tygodniami i z dniem 15 kwietnia br. stał się on obowiązujący. **Od 15 kwietnia więc tytuły Mistrza Sportu w dyscyplinach lotniczych nadawane są przez Zarząd Aeroklubu PRL na wniosek Aeroklubu Regionalnego, zaopiniowany przez Komisję Sportową Aeroklubu PRL. Oczywiście już w oparciu o nowe normy klasyfikacyjne.**

Szczegółowy regulamin zdobywania tytułów mistrza sportu zostanie przesłany do wszystkich aeroklubów, chcemy jednak poinformować Czytelników o jego ciekawszych postanowieniach.

Najistotniejszą nowością w nim jest to, że klasy niższe od mistrzowskiej zostały zupełnie wyeliminowane, jako dublujące odznaki sportowe już istniejące w lotnictwie. Cały regulamin dotyczy zatem tylko przyznania tytułu Mistrza Sportu.

Jeśli chodzi o szybownictwo, to utrzymane zostały dotychczasowe normy, wg. których podstawę do ubiegania się o mistrzowski tytuł daje zdobycie Diamentowej Odznaki, albo ustanowienie rekordu międzynarodowego, albo pobicie trzech rekordów krajowych, albo zajęcie jednego z trzech pierwszych miejsc w zawodach międzynarodowych, albo wreszcie dwukrotne zwycięstwo w ogólnopolskich zawodach krajowych seniorów. Natomiast w normach samolotowych i spadochronowych wprowadzono dość zasadnicze zmiany.

Kandydat na mistrza sportu samolotowego musi przede wszystkim uzyskać prawo do wykonywania akrobacji, lotów w chmurach i lotów nocnych łącznie z nawigacją, a ponadto musi spełnić jeden z następujących warunków: ustanowić rekord międzynarodowy, pobić trzy rekordy krajowe, zwyciężyć w zawodach międzynarodowych lub dwukrotnie w ogólnopolskich zawodach seniorów, albo w ogólnopolskich zawodach uzyskać 80% możliwych do zdobycia punktów.

Zasadniczy warunek wprowadzony został także do norm spadochronowych. Obejmuje on mianowicie opanowanie techniki skoków w dzień i w nocy, na wodę i na tereny przygodne, z figur akrobacji lotniczej, z opóźnieniem ponad 40 sek przy zachowaniu stylowego spadania i z umiejętnością wykonywania akrobacji oraz obowiązek posiadania co najmniej 200 wykonanych skoków. Dopiero odpowiadający tym wymaganiom skoczek spadochronowy może zdobyć tytuł mistrza, jeżeli ustanowi rekord międzynarodowy lub trzy krajowe w skokach indywidualnych, względnie jeśli zwycięży w zawodach międzynarodowych lub zajmie jedno z trzech pierwszych miejsc w mistrzostwach świata, lub dwukrotnie zwycięży w ogólnopolskich zawodach seniorów, albo jeżeli w ogólnopolskich zawodach seniorów uzyska 80% możliwych do zdobycia punktów. Normy te zostały zaproponowane przez Komisję Spodochronową APRL i trzeba przyznać, że opracowane zostały bardzo ambitnie. „Zrehabilitują" one nareszcie tytuł mistrza w spadochroniarstwie, który w miarę wzrastania poziomu wyczynowego w naszym sporcie spadochronowym uległ ostatnio coraz większemu zdewaluowaniu.

Nowy regulamin nadawania tytułów Mistrza Sportu w lotnictwie nie zapomniał też o sporcie balonowym i śmigłowcowym. Wprawdzie może jeszcze będziemy musieli trochę poczekać do czasu kiedy w aeroklubie pojawią się piloci posiadający odpowiednie warunki do tytułów mistrzowskich w tych nowych dyscyplinach, ale normy już są i czekają na pierwszych kandydatów.

Balonowy Mistrz Sportu musi przede wszystkim mieć pełne prawo wykonywania lotów w granicach troposfery, a poza tym — podobnie jak w innych dyscyplinach — musi ustanowić rekord międzynarodowy lub dwa krajowe, albo musi zwyciężyć w zawodach międzynarodowych, względnie dwukrotnie w krajowych, albo zdobyć w zawodach krajowych 80% możliwych do zdobycia punktów.

Warunki do mistrzowskiego tytułu w sporcie śmigłowcowym są całkiem podobne. Poza wymogami specjalnymi dotyczącymi osiągnięć rekordowych czy zwycięstw w zawodach jest też warunek zasadniczy, który nakazuje kandydatowi posiadać pełne wyszkolenie w lotach dziennych (loty nawigacyjne, loty bez widoczności, lądowania autorotacyjne itp) oraz podstawowe wyszkolenie w lotach nocnych.

Tyle o nowych normach do tytułu Mistrza Sportu w lotnictwie. Brak w naszym omówieniu na razie norm modelarstwa lotniczego, gdyż nie zostały one jeszcze ustalone. Z chwilą opracowania ich i zatwierdzenia zostaną oczywiście włączone w cały regulamin, ażeby i nasi modelarze mogli nareszcie walczyć o tytuły mistrzowskie.

Jeśli chodzi o tryb ubiegania się o tytuł, to jest on następujący: Wniosek, z podaniem uzasadnienia, wystawia zainteresowana sekcja aeroklubu macierzystego kandydata. Po zatwierdzeniu wniosku przez zarząd aeroklubu regionalnego opiniuje go Komisja Sportowa Aeroklubu PRL i na tej podstawie Zarząd APRL nadaje tytuł kandydatowi. Na razie odznaki mistrza sportu (te same co dotąd) wydawane będą nadal przez GKKF, który prowadził będzie centralną ewidencję mistrzów wszystkich dyscplin. Nie jest jednak wykluczone, że w niedalekim czasie i ta rzecz ulegnie zmianie i mistrzowie sportów lotniczych będą mieli swój własny medal... na medal.

er.

RECENZJE

Paweł Elsztein: „DUŻA KSIĄŻKA O MAŁYCH SAMOLOTACH". Wyd. Nasza Księgarnia r. 1956, str. 82 rys. 76.

NOWA praca P. Elszteina z dziedziny modelarstwa lotniczego przeznaczona jest tym razem dla najmłodszych czytelników. Zdecydowanie „dziecinna" okładka wprowadza jednak nieco w błąd. Odbiorcami książki bowiem mają być nie przedszkolaki, lecz dzieci w wieku 10—14 lat. Wynika to zarówno z treści „wykładu" jak i stopnia trudności opisanych prac modelarskich.

Stwierdzić trzeba, że autor dobrze spełnił postawione sobie zadanie obudzenia wśród najmłodszych zamiłowania do lotnictwa, przez łatwo zrozumiały opis zasad lotu i budowy prymitywnych modeli latających. Pierwsze pięć pozycji książeczki wyjaśnia zadania modelarstwa, omawia nazwy i przeznaczenie zasadniczych części samolotu oraz za pomocą prostych doświadczeń wprowadza młodego czytelnika w elementarne pojęcia teorii lotu. Autor porusza także sprawę działania sterów w nawiązaniu do regulacji modeli, jak również omawia przyczyny powstawania prądów wstępujących w atmosferze.

Część „teoretyczna" książki nie przekracza 1/3 jej objętości, reszta poświęcona jest na opisy i rysunki najprostszych modeli latających, od kartonowych poprzez sterujące z procy do latawca, spadochronu i najbardziej złożonej pracy — modelu z napędem gumowym. Wszystkie opisane modele są bardzo łatwe do wykonania i nie wymagają żadnych specjalnych narzędzi ani materiałów modelarskich. Karton, nici, klej i kawałek gumy wystarczą do zbudowania całej serii miniaturowych samolocików. Podkreślić trzeba, że mimo ich prostoty modele posiadają estetyczne i atrakcyjne kształty wzorowane na rzeczywistych samolotach, a przy ich opisach autor nawiązuje do „dużego" lotnictwa, omawiając przeznaczenie poszczególnych typów.

Książka kończy się rozdziałem opisującym organizację zawodów najmniejszych modeli. Terenem tych zawodów może być boisko szkolne, sala czy korytarz, a pole do własnej pomysłowości organizatorów w obmyśleniu różnych konkurencji jest tu wprost nieograniczone. Autor podaje jedynie kilka przykładów i zasady ogólne przeprowadzenia tego rodzaju zawodów.

Ilustracyjna strona książki przedstawia się dobrze, jeśli chodzi o rysunki techniczne i fotografie. Szczególnie te ostatnie, wykonane przez B. Koszewskiego, są bardzo wyraźne i doskonale uzupełniają opisy budowy modeli. Nieco gorzej wygląda sprawa rysunków poglądowych. Niestety P. Elsztein (również autor rysunków) okazał się znacznie lepszym popularyzatorem lotnictwa niż plastykiem.

Następne wydanie aż się prosi o współpracę dobrego grafika, no i oczywiście o rysunki barwne, które znacznie podniosłyby atrakcyjność książeczki.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 246

Zatwierdzenie wyczynów krajowych
Złote Odznaki Szybowcowe

8 (156) **Alfred Bzyl**
przewyższenie: Jeżów, dnia 27.3.57, na szybowcu „Mucha" — 4 750 m
przelot: Fordon—Dolistowo, dnia 31.7.56, na szybowcu „Mucha" — 325 km

9 (157) **Janusz Bachański**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 27.3.57, na szybowcu „Mucha" — 4 520 m
przelot: Warszawa—Przodkowo, dnia 11.8.56, na szybowcu „Mucha" — 302 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 10 kwietnia 1957 r.



PODSŁUCHANE i PODPATRZONE

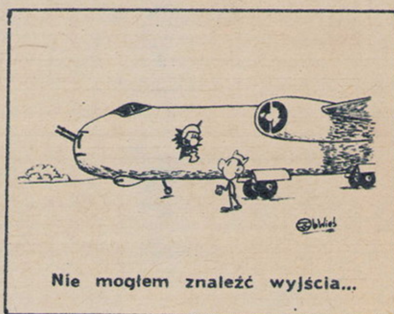
● *W Instytucie Lotnictwa w Warszawie nastąpiła zmiana na stanowisku Głównego Inżyniera, wobec ustąpienia prof. dr. Władysława Fiszdona. Nowym Głównym Inżynierem IL został mianowany mgr inż. Wiktor Roth, dotychczasowy kierownika Zakładu Osprzętu.*

Ustąpienie prof. Fiszdona pozostawać ma w związku z wyjazdem jego na praktykę naukową do Stanów Zjednoczonych.

● *Podobno już w najbliższym czasie nastąpić ma organizacyjne przeniesienie biur konstrukcyjnych Instytutu Lotnictwa do przemysłu lotniczego. Ma to być pierwszy krok na drodze do reorganizacji IL, o czym pisano w „Skrzydlatej" Nr 9 z 26.II br. Przeniesieniu ulec mają biura konstrukcji samolotów (prof. prof. Misztala i Dulęby oraz doc. Sołtyka), biuro konstrukcji śmigłowców (inż. Żurakowskiego) i biuro konstrukcji silników (inż. Narkiewicza).*

⊙ Podobno niedawno zarejestrowano pierwszy w Polsce cywilny samolot odrzutowy. Otrzymał on oznaczenie SP GLL. Litera „G" zdradza, że jest on własnością Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

⊙ W NRD w roku przyszłym ma być zorganizowany zjazd konstruktorów zajmujących się skrzydłowcami (to jest statkami powietrznymi posiadającymi ruchome skrzydła). Inicjatorem zjazdu jest inż. Arno Vogel, który zajmuje się budową skrzydłowców od dłuższego czasu w NRD. Inicjatorzy Zjazdu nawiązali już łączność z inż. Manockowem (ZSRR), znanym z konstrukcji szybowca „Kaszuk" i naszym amatorem budowy skrzydłowców Chlewińskim.



Nie mogłem znaleźć wyjścia...

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein,** inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

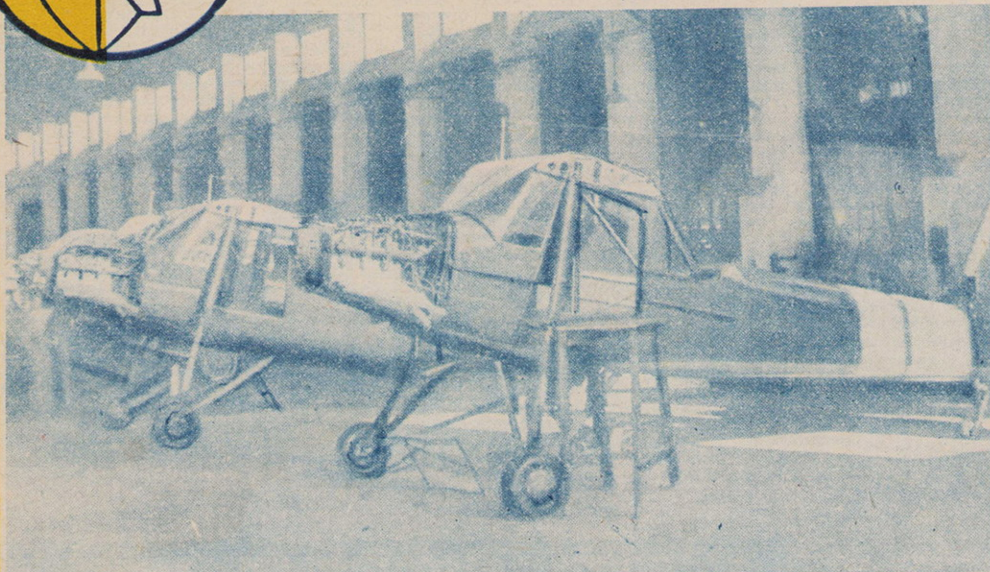
NUMER PODPISANO DO DRUKU 24 KWIETNIA 1957 R.

Zam. 2494/C. Nakł. 29.100. B-25



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

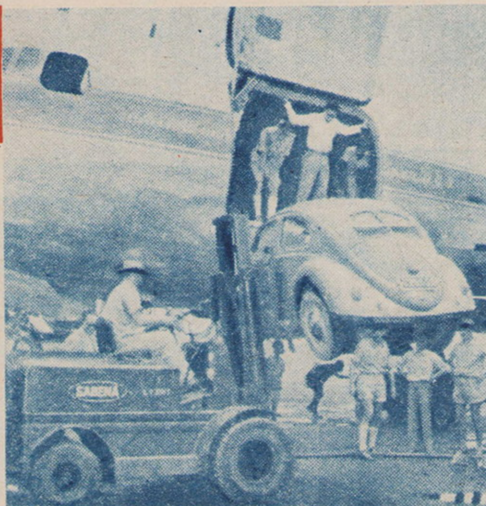
EKSPORTOWY „BRIGADYR"



Skonstruowany w Czechosłowacji samolot rolniczy L-60 „Brigadyr" wykonał w szeregu krajach loty pokazowe. Obecnie L-60 produkowany jest już seryjnie dla potrzeb krajowych i na eksport. Na zdjęciu: „Brigadyr" w hali montażowej.

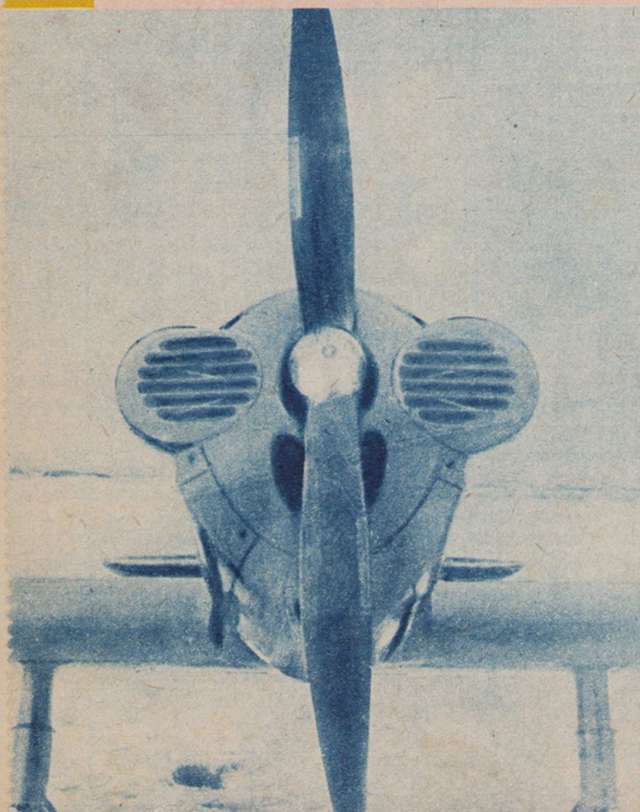
Transport lotniczy w Afryce

Samoloty transportowe belgijskiego towarzystwa SABENA obsługują także linie afrykańskie. Zastosowanie znalazły czterosilnikowe samoloty Douglas DC-6C, zabierające na pokład 38 pasażerów i 4 000 kG ładunku. Na zdjęciu: Na lotnisku w Leopoldville, przed lotem do Johannesburga, transporter przenosi samochód osobowy do pomieszczeń ładunkowych DC-6C.



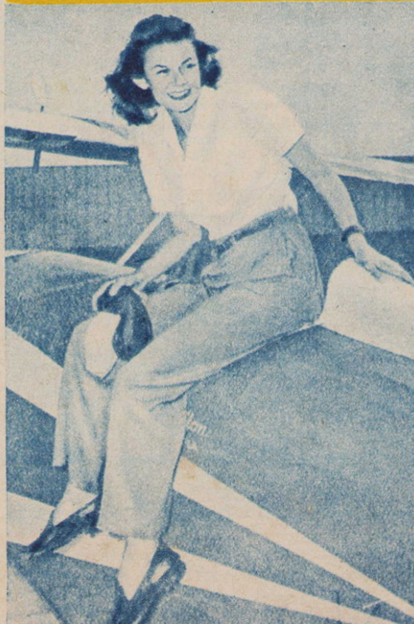
NOWY SAMOLOT RUMUŃSKI

Jedną z najnowszych konstrukcji rumuńskiego przemysłu lotniczego jest dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy RG-6. Max. prędkość samolotu wynosi 180 km/h. Napęd stanowi silnik „Praga" o mocy 75 KM.



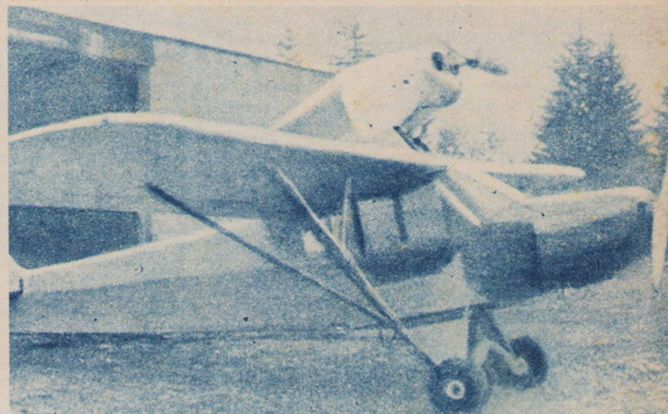
MISTRZYNI AKROBACJI POWIETRZNEJ

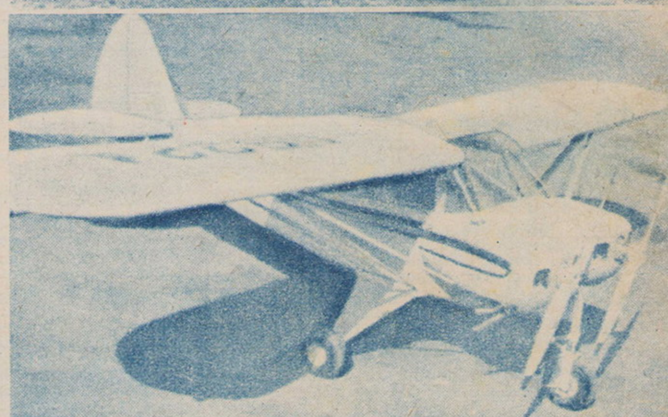
Najsławniejszą akrobatką w USA jest Betty Skelton, mająca na swym koncie najwięcej zwycięstw w zawodach akrobacji powietrznej. Specjalnie dla niej zbudował konstruktor Pitts mały dwupłatowiec, na którym panna Betty potrafi pokonać największych mistrzów akrobacji. Na zdjęciu: Betty przy swoim dwupłatowcu.



NIEZWYKŁE KONSTRUKCJE

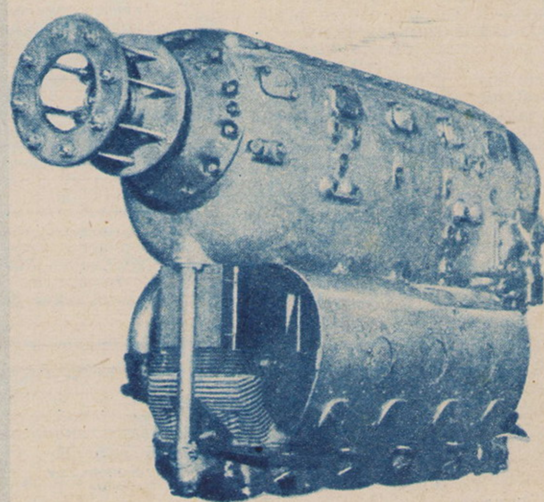
Oryginalnych zmian konstrukcyjnych na samolotach typu Piper dokonał Harold A. Wagner z Portlandu (USA). W pierwszym przypadku, w samolocie Piper PA-18, zastosował on dodatkowy silnik typu Lycoming o mocy 125 KM zabudowany nad kabiną „Twin-Super-Cub" (zdjęcie górne). Oblatany został w maju 1952 r. Następnie w samolocie Piper „Tri Pacer" o trójkołowym podwoziu zabudowane zostały dwa silniki typu Lycoming (zdjęcie środkowe). Max. prędkość lotu zmodyfikowanego Pipera wynosi 241 km/h. Ostatnim z tej niezwykłej trójki, której właścicielem jest wspomniany wyżej A. Wagner, jest „Twin-Cub", przebudowany z samolotów Piper J-3 i PA-11. W konstrukcji tej zastosowane zostały silniki o mocy 85 KM każdy.







W CSR NOWY „MINOR"



Przemysł Czechosłowacji wyprodukował nowy typ silnika — Minor Sc (M-332), przeznaczony dla samolotów sportowych. Pod względem ciężaru i gabarytów silnik ten odpowiada Minorowi 4-III. W czasie prób uzyskano moc startową 151,8 KM.